



Θέμα Διπλωματικής Εργασίας:

**“Το φαινόμενο της διάχυτης πόλης: Η περίπτωση της
ανατολικής περιαστικής ζώνης Θεσσαλονίκης”**

Φοιτήτρια: Κυριακοπούλου Δήμητρα-Φωτεινή

Επιβλ.Καθηγήτρια: Γοσποδίνη Άσπα

Βόλος, Φεβρουάριος 2006



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.:	4088/1
Ημερ. Εισ.:	15-02-2006
Δωρεά:	Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός:	ΠΤ -- ΜΧΠΠΑ
	2006
	ΚΥΡ

Το φαινόμενο της διάχυτης πόλης λαμβάνει χώρα κυρίως στις Ευρωπαϊκές και Βορειοαμερικανικές πόλεις μεγάλου ή μικρού μεγέθους από τη δεκαετία του '80 και μετά. Η αστική δόμηση επεκτείνεται με απρογραμματίστο τρόπο και χωρίς σχεδιασμό κατά μήκος των οδικών δικτύων, καταλαμβάνει τον περιαστικό χώρο και δημιουργεί πυκνώσεις που εξαπλώνονται και συνενώνονται με άλλα αποσπάσματα, παράγοντας μια νέα μορφή πόλης και ένα νέο αστικό τοπίο. Το φαινόμενο αυτό εμφανίζεται και στη Θεσσαλονίκη. Ειδικότερα, η Ανατολική Περιαστική Ζώνη, αποτελεί υποδοχέα τριτογενούς τομέα και κεντρικών δραστηριοτήτων, οι οποίες συνιστούν τις νέες κεντρικότητες της μεταβιομηχανικής πόλης. Οι νέες αυτές κεντρικότητες τείνουν να πυκνώνουν και να καταναλώνουν ολοένα και περισσότερο τον περιαστικό χώρο, χωρίς όμως να διέπονται από χωρική οργάνωση και δομή. Η περιοχή μελέτης, από το όριο του Δήμου Καλαμαριάς ως το αεροδρόμιο και τη Γεωργική Σχολή, έχει ανάγκη από σχεδιασμό και ρύθμιση του χώρου καθώς και από τη δημιουργία προϋποθέσεων για την προσέλκυση κατοικίας, έτσι ώστε να ανασχεθεί η κάλυψη της περιοχής μόνο από τριτογενή τομέα.

Λέξεις κλειδιά: διάχυτη πόλη, μετάπολη, περιαστικός χώρος, νέες κεντρικότητες, εξωαστικά κέντρα εμπορίου και αναψυχής, Ανατολική Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης

The dispersed city is a phenomenon that takes place mainly in the European and North-American metropolitan and large cities since the '80s. Urban fabric spreads in an unplanned way along the motorways and close to peripheral roads, takes over the urban fringe and creates agglomerations that tend to get connected to other territorial portions thus creating new urban forms and new types of urban landscape. This phenomenon is also present in the city of Thessaloniki. Regarding the east urban fringe of Thessaloniki, it is obvious that central activities and a variety of services tend to cluster there. These new spaces and activities are considered and termed as the “new centralities”. The study area has to be planned and certain spatial preconditions and motives have to be offered in order to attract residence and to prevent the unplanned entrenchment of the centralities in the whole urban fringe.

Keywords: Metapolis, dispersed city, urban fringe, new centralities, clusters of consumption and leisure activities, East urban fringe of Thessaloniki

Κατάλογος Πινάκων.....	6
Κατάλογος Σχημάτων.....	7
Κατάλογος Χαρτών.....	10
Κατάλογος Αρκτικόλεξων.....	11
Ευχαριστίες.....	12
Εισαγωγή.....	13

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Η Εξέλιξη της Δομής της Νεότερης Πόλης από τα τέλη του 19^{ου} αι. μέχρι σήμερα: Προμοντέρνα, Μοντέρνα, Μεταμοντέρνα Πόλη.....	17
1.1 Προμοντέρνα πόλη - Μονοπυρηνική Δομή.....	18
1.2 Μοντέρνα πόλη στα πλαίσια του Φονξιοναλισμού - Πολυπυρηνική μη ιεραρχημένη δομή.....	20
1.3 Μετα-μοντέρνα Πόλη (1980 έως σήμερα) – Διάχυτη Πόλη – Ιεραρχημένη Πολυκεντρική Δομή.....	29
1.3.1 Παραδείγματα διάχυτης πόλης.....	39
1.3.2 Μειονεκτήματα της διάχυσης.....	65
1.3.3 Πλεονεκτήματα της διάχυσης.....	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Η Τυπολογία της Διάχυτης Πόλης.....	69
2.1 Διασπορά κατοικίας στον περιαστικό χώρο.....	70
2.1.1 Η περίπτωση του Kitchener CMA.....	71
2.1.2 Προτιμήσεις μέσα στη διάχυτη πόλη.....	77
2.1.3 Η εδραίωση της διάχυτης πόλης και οι επιπτώσεις της.....	82
2.2 Εξωαστικές νέες κεντρικότητες.....	83

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : Θεσσαλονίκη και Ανατολική Περιαστική Ζώνη.....97

3.1 Η σύγχρονη ελληνική πόλη.....	98
3.2 Θεσσαλονίκη: ο περιαστικός της χώρος	102
3.2.1 Χωροταξική Οργάνωση των Οικιστικών Κέντρων της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης.....	103
3.2.2 Συστήματα Σχεδιασμού, Θεσμικά Πλαίσια.....	106
3.2.3 Κατηγοριοποίηση δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο Θεσσαλονίκης.....	111
3.2.4 Τυπολογία χώρων εγκατάστασης των τριτογενών δραστηριοτήτων.....	114
3.2.5 Έλεγχος χωροθέτησης των δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα.....	116
3.2.6 Προβλήματα χωροθέτησης και λειτουργίας των επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα στον περιαστικό χώρο.....	117
3.2.7 Διαδικασία έγκρισης εγκατάστασης και χορήγησης κατά παρέκκλιση όρων δόμησης στον περιαστικό χώρο.....	118
3.3 Ανατολική Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης.....	120

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : Ανάλυση της Περιοχής Μελέτης.....129

4.1 Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της Ανατολικής Περιαστικής Ζώνης της Θεσσαλονίκης.....	130
4.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής	131
4.1.2 Χρήσεις γης.....	137
4.2 Ανάλυση Δυνατοτήτων-Αδυναμιών-Προοπτικών-Απειλών.....	146

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : Πρόταση.....149

5.1 Υφιστάμενες Πολεοδομικές Ρυθμίσεις και Επιτρεπόμενες Χρήσεις για την Περιοχή Μελέτης.....	150
5.2 Χωρική οργάνωση και σχεδιασμός της περιοχής μελέτης: Ανάλυση του Προτεινόμενου Σεναρίου	160
5.3 Παρουσίαση εναλλακτικού σεναρίου.....	171

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο	173
6.1. Συμπεράσματα.....	174
6.2 Επίλογος.....	177
 Παράρτημα.....	 179
Βιβλιογραφία.....	200

Πίνακας 1.1: Διαφορές προμοντέρνας Ευρωπαϊκής πόλης και Φονξιοναλιστικής πόλης.....	26
Πίνακας 1.2: Χώρος, τόπος και εγγύτητα ως παράγοντες εγκατάστασης	38
Πίνακας 1.3: Κάτοικοι, κατοικίες και κτίρια της επαρχίας της Βενετίας, του Βένετο και της Ιταλίας. Ποσοστιαία κατανομή ανά τύπο τοποθεσίας από το 1991 ως το 2001.....	52
Πίνακας 1.4: Πληθυσμός, οικογένειες, κατοικίες, κτίρια ανά τυπολογία κατοικημένης περιοχής. Επαρχία της Βενετίας, Απογραφή 2001.....	53
Πίνακας 2.1: Ταξινόμηση νέων αστικών τοπίων.....	95
Πίνακας 3.1: Ταξινόμηση των οικιστικών κέντρων της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης με βάση τον πληθυσμό και τον αριθμό καταστημάτων ανά 1000 κατοίκους.....	105
Πίνακας 3.2: Αριθμός οικισμών και βασικά χαρακτηριστικά οικιστικών κέντρων.....	105
Πίνακας 3.3: Κατανομή καταστημάτων χωροθετημένων στον περιαστικό χώρο ανά είδος δραστηριότητας.....	113
Πίνακας 3.4: Καταγραφή καταστημάτων στην περιαστική ζώνη ανά κατηγορία αδειοδότησης.....	114
Πίνακας 3.5: Αναγκαίοι πολεοδομικοί χειρισμοί για το σχεδιασμό.....	119
Πίνακας 3.6: Αριθμός καταστημάτων ανά δήμο 1995 και σύγκριση με το 1978 και 1988.....	123

Σχήμα 1.1: το μοντέλο “ville contemporaine” (1922).....	23
Σχήμα 1.2: Το μοντέλο “ville radieuse” (1933).....	23
Σχήμα 1.3: κτιριακός τύπος “set-backs”.....	24
Σχήμα 1.4: κτιριακός τύπος “redant”.....	24
Σχήμα 1.5: Σχέδιο της Νέας Πόλης Milton Keynes.....	28
Σχήματα 1.6 - 1.7: Βασικοί οδικοί άξονες και τα Activity Centres.....	28
Σχήμα 1.8: Η εξέλιξη των Αστικών Τοπίων και των κυρίαρχων προτύπων διάρθρωσης των χρήσεων γης: Από τη προ-Μοντέρνα πόλη, στους Μοντέρνους αστικούς σχηματισμούς και στη σύγχρονη διάχυτη πόλη.....	35
Σχήμα 1.9: Οι έξι παράγοντες που οδηγούν στη διάχυση σήμερα.....	36
Σχήμα 1.10: Δίκτυο τύπου «Christaller» με ιεραρχική δομή των πόλεων και «μεταπολιτικό» δίκτυο με επίκεντρα και ακτίνες.....	37
Σχήμα 1.11: Αστική δομή της πόλης Lucca, Ιταλία.....	48
Σχήμα 1.12: Αστική δομή της πόλης Crema, Ιταλία.....	49
Σχήματα 1.13- 1.15: Διάχυση της πόλης Lecce, Ιταλία.....	51
Σχήμα 1.16: Η πόλη Bolzano.....	56
Σχήμα 1.17: Πόλη Bolzano: Αστική συγκέντρωση - διάχυτες δραστηριότητες.....	56
Σχήμα 1.18: Ανάγλυφο της πόλης Bolzano.....	56
Σχήμα 1.19: Αεροφωτογραφία της πόλης Bolzano.....	57
Σχήμα 1.20: Εδραιωμένη πόλη - διάχυτη πόλη.....	57
Σχήμα 1.21: Bolzano: οι τέσσερις τυπολογίες σύμφωνα με τη METROGRAMMA STUDIO.....	58
Σχήμα 1.22: Bolzano: Προβλέψεις για μελλοντικές επεκτάσεις και διαχύσεις.....	59
Σχήμα 1.23: Διάχυση στη Washington και τη Βαλτιμόρη.....	63
Σχήμα 1.24: Διάχυση των Massachusetts.....	64
Σχήμα 2.1: Χάρτης καθημερινών κυκλοφοριακών ροών, Kitchener -Waterloo, 1987.....	74
Σχήμα 2.2: Χάρτης δικτύου οικιστικής πυκνότητας (άτομα ανά κατοικημένο τετραγωνικό χιλιόμετρο), Kitchener –Waterloo.....	75
Σχήμα 2.3: Συγκεντρώσεις εργασίας και ανέσεων του Kitchener –Waterloo, 1991.....	76

Σχήμα 2.4: Χάρτης μέσου εισοδήματος νοικονυριού, 1991. Kitchener – Waterloo.....	79
Σχήμα 2.5: Χάρτης ηλικιακής κατανομής 1991. Kitchener –Waterloo.....	81
Σχήμα 2.6: Σκίτσο δομής της διάχυτης πόλης, οι νέες κεντρικότητες και η διασπορά κατοικίας.....	84
Σχήμα 2.7: Χάρτης του νοτιοδυτικού περιαστικού χώρου του Λονδίνου.....	86
Σχήματα 2.8 - 2.9: Άποψη και αεροφωτογραφία του Ιπποδρομίου Epsom στη νοτιοδυτική περιαστική περιοχή του Λονδίνου.....	86
Σχήμα 2.10: Είσοδος και σφαίρα –σήμα κατατεθέν του “Chessington World of Adventures”.....	87
Σχήμα 2.11: Τα περιφερειακά εμπορικά κέντρα της Βρετανίας, 1999.....	88
Σχήμα 2.12: Αεροφωτογραφία του Trafford Centre.....	89
Σχήμα 2.13: Ο τρούλος του Trafford Centre.....	89
Σχήμα 2.14: Άποψη του ‘the Forum Shops’ στο Las Vegas	90
Σχήμα 2.15: Ο περιβόητος ‘ουρανός’ του ‘the Forum Shops’ στο Las Vegas.....	90
Σχήμα 2.16: Ο φαντασμαγορικός εσωτερικός διάκοσμος του ‘the Forum Shops’ στο Las Vegas.....	90
Σχήμα 2.17: Εξωαστικό κέντρο εμπορίου και αναψυχής Bluewater, H.B.....	92
Σχήματα 2.18, 2.19: Άποψη και αεροφωτογραφία του εξωαστικού κέντρου εμπορίου και αναψυχής Bluewater.....	92
Σχήμα 2.20: Η είσοδος του εξωαστικού κέντρου εμπορίου και αναψυχής Merry Hill.....	92
Σχήματα 2.21 - 2.22: Ο χώρος εγκατάστασης του Bluewater shopping center (1995) & το Bluewater ολοκληρωμένο το 1999.....	94
Σχήμα 3.1: Μακέτα του «The Mall Athens» στο Μαρούσι.....	100
Σχήμα 3.2: Χάρτης οικιστικών κέντρων Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης.....	104
Σχήμα 3.3: Χάρτης Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης.....	109
Σχήμα 3.4: Αναλυτική Διαδικασία αδειοδότησης για την ανέγερση ενός έργου του τριτογενούς τομέα.....	119
Σχήμα 3.5: Mediterranean Cosmos – το μεγαλύτερο πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής στον ανατολικό περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης.....	121
Σχήμα 3.6: Κατόψεις του Mediterranean Cosmos	121

Σχήμα 3.7: Συγκέντρωση καταστημάτων τριτογενούς τομέα στην Ανατολική Θεσσαλονίκη (Αρχείο ΔΕΗ, 1995).....	124
Σχήμα 3.8: Συγκέντρωση καταστημάτων τριτογενούς τομέα ανά οικοδομικό τετράγωνο και προτάσεις κέντρων Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Δήμος Καλαμαριάς (σύμφωνα με στοιχεία της ΔΕΗ, 1995).....	125
Σχήμα 3.9: Χάρτης κατανομής καταστημάτων τριτογενούς τομέα στη Νότιο-ανατολική περιαστική περιοχή (από στοιχεία ΟΡΣΘ).....	127
Σχήμα 4.1: Αεροφωτογραφία που εντοπίζει την ευρύτερη περιοχή μελέτης.....	130
Σχήμα 4.2 – 4.5: Φωτογραφίες της περιοχής μελέτης.....	133
Σχήμα 4.6: Εγκατελελειμένο κτίριο με σπασμένα τζάμια και ξεφτισμένους τοίχους που κατοικείται από οικογένεια με μικρά παιδιά- οδός Λαέρτου.....	134
Σχήμα 4.7: Γραμμή χάραξης μετρό από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τη Νέα Ελβετία.....	136
Σχήμα 4.8: Χάρτης εντοπισμού του IKEA.....	138
Σχήμα 4.9-4.10: Όψεις του IKEA.....	138
Σχήματα 4.11–4.12: Εμπορικά καταστήματα στο συγκρότημα IKEA.....	139
Σχήμα 4.13: Πίστα Κάρτ.....	139
Σχήμα 4.14: Ψυχαγωγικό Πάρκο “Magic Park”.....	139
Σχήματα 4.15-4.17: Hondos Center στο “Apollonia Politeia”, Ηλεκτρονική Αθηνών στο “FLORIDA” και έκθεση TOYOTA.....	140
Σχήματα 4.18 - 4.19: Όψεις του C.E.DE.FO.P.....	141
Σχήματα 4.20 - 4.21: Απόψεις του Kempinski Hotel Nikopolis.....	142
Σχήμα 4.22: Αεροφωτογραφία του Κέντρου Διάδοσης Επιστημών & Μουσείου Τεχνολογίας.....	143
Σχήμα 4.23: Κάτοψη του Κέντρου Διάδοσης Επιστημών & Μουσείου Τεχνολογίας.....	144
Σχήματα 4.24 - 4.25: Τεχνόπολη Θεσσαλονίκης.....	144
Σχήματα 4.26 - 4.28: Ιατρικό Διαβαλκανικό Κέντρο.....	145
Σχήμα 5.1: Απόσπασμα του χάρτη του ΟΡΘ που καθορίζει τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης.....	150
Σχήμα 5.2: Το κτίριο στο οποίο στεγάζεται σήμερα η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.....	166

Χάρτης 1: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της ευρύτερης περιοχής μελέτης.....	181
Χάρτης 2: Χάρτης σύγκρισης των δομημένων έναντι των αδόμητων αγροτεμαχίων της περιοχής μελέτης.....	182
Χάρτης 3: Προτεινόμενες κυρίαρχες χρήσεις γης και Συντελεστές δόμησης.....	183
Χάρτης 4: Προτεινόμενες χρήσεις γης: Ιδιαίτερες χρήσεις (σενάριο 1).....	184
Χάρτης 5: Προτεινόμενες χρήσεις γης: Ιδιαίτερες χρήσεις (σενάριο 2).....	185

Α.Ε.:	Ανώνυμος Εταιρία
Α.Π.Θ.:	Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Γ.Π.Σ.:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.Α.Π.Α.:	Δυνατότητες - Αδυναμίες - Προοπτικές - Απειλές
Δ.Ε.Η.:	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ.:	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας
Ε.Κ.Ε.Τ.Α.:	Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης
Ε.Π.Θ.:	Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης
Ε.Σ.Υ.Ε.:	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
Ε.Υ.Α.Θ.:	Εταιρία Ύδρευσης & Αποχέτευσης Θεσσαλονίκης
Ζ.Ο.Ε.:	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
Η.Β.:	Ηνωμένο Βασίλειο
Κ.Ε.Κ.:	Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης
Κ.Υ.Α.:	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Ο.Α.Σ.Θ.:	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
Ο.Ρ.Θ.	
ή Ο.Ρ.Θ.Ε.:	Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης
Ο.Τ.Α.:	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Ο.Τ.Ε.:	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
Π.Δ.:	Προεδρικό Διάταγμα
Π.Σ.Θ.:	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης
Ρ.Σ.Θ.:	Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης
Σ.Α.Σ.Θ.:	Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
Σ.Δ.:	Συντελεστής Δόμησης
Τ.Ε.Ε.:	Τεχνικό Επαγγελματικό Εκπαιδευτήριο
Τ.Ε.Ι.:	Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
Τ.Ε.Φ.Α.Α.:	Τμήμα Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού
Φ.Ε.Κ.:	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
Α.Τ.Μ.:	Automatic Transfer Machine
C.E.DE.FO.P.:	Centre Européen pour le Développement de la Formation Professionnelle (Ευρωπαϊκό κέντρο για την Ανάπτυξη της Επαγγελματικής Κατάρτισης)

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους όσους συνέβαλαν στην ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Ευχαριστώ την επιβλέπουσα Καθηγήτρια κ. Άσπα Γοσποδίνη για τις πολύτιμες συμβουλές και τις υποδείξεις της αλλά και για την ενθάρρυνση και κατανόηση των προσπαθειών μου. Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να δώσω στον κ. Θεοφάνη Ματίκα, Δρ Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο, υπεύθυνο του τομέα Χωροταξίας του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης για την παροχή χαρτογραφικού υλικού, για τις συμβουλές του και κυρίως την προθυμία του να βοηθήσει. Ευχαριστώ επίσης τον κ Νίκο Ματζαβίνο στέλεχος του τομέα Χωροταξίας του ΟΡΘΕ, τον κ.Χρυσόστομο Ξανθόπουλο, Μηχανικό Περιβάλλοντος και υπεύθυνο της εταιρίας “Γεωμέτρηση” για την παροχή χαρτογραφικού υλικού, τον κ. Απόστολο Παρπαίρη, Αρχιτέκτονα και Καθηγητή στο ΤΜΧΠΠΑ για την παροχή βιβλίων και το εργαστήριο του κ.Μυρίδη στο τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών του ΑΠΘ.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την οικογένεια μου για την αμέριστη συμπαράσταση και την ψυχική στήριξη κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις στην περιαστική ζώνη των πόλεων και στο διαχωρισμό της εντός και εκτός σχεδίου πόλης δραστηριότητας. Εμφανίζονται νέες κεντρικότητες, μέσω της εξάπλωσης των δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα, και μια νέα μορφή αστικού τοπίου. Οι διαφοροποιήσεις αυτές πηγάζουν από την ανάδυση μιας νέας μορφής πόλης, της διάχυτης πόλης. Η ελληνική πόλη δεν αποτελεί εξαίρεση σε αυτή τη νέα τάση της διάχυσης.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία του Προπτυχιακού Τμήματος Σπουδών του Τμήματος Χωτοταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης αποτελεί μία προσπάθεια ανάλυσης του ενδιαφέροντος φαινομένου της διάχυσης στο διεθνή και τον ελληνικό περιαστικό χώρο. Αποτυπώνονται, ειδικότερα, τα χαρακτηριστικά του φαινομένου στην ανατολική περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης και εξετάζονται οι συνέπειες και οι τάσεις.

Η εργασία χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο *πρώτο μέρος* αναλύονται θεωρητικά τα χαρακτηριστικά του περιαστικού χώρου, το φαινόμενο της διάχυτης πόλης και οι τύποι της διάχυσης. Έπειτα παρατίθενται διεθνή παραδείγματα. Στο *δεύτερο μέρος*, περνώντας στην ελληνική πραγματικότητα, περιγράφεται ο περιαστικός χώρος της Θεσσαλονίκης και ειδικότερα η ανατολική περιαστική ζώνη. Εξετάζεται η πολεοδομική πραγματικότητα, οι νέες κεντρικότητες και οι υφιστάμενες χρήσεις γης. Τέλος παρουσιάζεται μία πρόταση αναδιοργάνωσης της περιοχής με σκοπό την ανάσχεση της ανεξέλεγκτης κατανάλωσης του χώρου από δραστηριότητες τριτογενούς τομέα.

Στο *πρώτο κεφάλαιο* γίνεται μια ιστορική ανασκόπηση που περιγράφει την εξέλιξη της δομής της Νεότερης Πόλης. Η ανασκόπηση ξεκινά από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και καταλήγει στη σύγχρονη εποχή, περιγράφοντας τη μετάβαση από την Προμοντέρνα πόλη στη Μοντέρνα και τέλος στη Μεταμοντέρνα διάχυτη πόλη. Αναλύεται διεξοδικά το πέρασμα από τη μονοπυρηνική δομή της πόλης, στην πολυπυρηνική μη ιεραρχημένη δομή και τέλος στην σύγχρονη πολυπυρηνική ιεραρχημένη δομή. Αναπτύσσεται το φαινόμενο της διάχυσης, οι παράμετροι που την επηρεάζουν και οι προτιμήσεις εγκατάστασης κατοίκων και δραστηριοτήτων μέσα στη διάχυτη πόλη. Τέλος,

παρουσιάζονται διεθνή παραδείγματα διάχυσης που αφορούν τόσο σε μητροπολιτικές περιοχές όσο και σε πόλεις μεσαίου και μικρού μεγέθους.

Στο *δεύτερο κεφάλαιο* παρουσιάζονται οι δύο μορφές με τις οποίες εμφανίζεται η διάχυτη πόλη στο σύγχρονο αστικό προσκήνιο: α) με τη διάχυση κατοικιών στον περιαστικό χώρο και β) με τη διασπορά εξωαστικών κέντρων εμπορίου και αναψυχής, τα οποία αποτελούν τις νέες κεντρικότητες. Όσον αφορά στην πρώτη μορφή αναλύεται η περίπτωση της μητροπολιτικής περιοχής του Kitchener στον Καναδά. Επίσης, περιγράφονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τις προτιμήσεις εγκατάστασης της κατοικίας μέσα στη διάχυτη πόλη. Όσον αφορά στη δεύτερη, περιγράφεται η εξάπλωση των εξωαστικών πολυκέντρων στο Μιλάνο, στο Λονδίνο και σε άλλες πόλεις.

Το *τρίτο κεφάλαιο* περιγράφει τη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα της διάχυσης. Αναλύει ειδικότερα την περίπτωση του περιαστικού χώρου της Θεσσαλονίκης, τα θεσμικά πλαίσια για την εκτός σχεδίου δόμηση, τη χωταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής, τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στον περιαστικό χώρο και τα προβλήματα χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα στην περιοχή. Τέλος, εστιάζει στην ανατολική περιαστική ζώνη, στην περιοχή μεταξύ του Δήμου Καλαμαριάς και του αεροδρομίου. Αναλύει την αύξηση των καταστημάτων και την εξάπλωση των τριτογενών δραστηριοτήτων, εισάγει την έννοια των τοπικών “κέντρων- πυρήνων” και αναλύει τη σταδιακή μείωση της συμμετοχής της κεντρικής περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης όσον αφορά στον τριτογενή τομέα.

Στο *τέταρτο κεφάλαιο* αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση της ευρύτερης περιοχής μελέτης, έτσι ώστε να έχουμε πιο σφαιρική αντίληψη πριν προχωρήσουμε στην πρόταση. Αναλύονται τα γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής και οι χρήσεις γης, οι οποίες απεικονίζονται σε χάρτη. Έπειτα συντάσσεται μια ανάλυση ΔΑΠΑ, ώστε να διαπιστωθούν τα δυνατά και τα προβληματικά σημεία της ευρύτερης περιοχής.

Στο *πέμπτο κεφάλαιο*, έχοντας μια γενική εικόνα των αναγκών της περιοχής ύστερα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, εκπονείται η πρόταση. Επιλέγεται ένα ήπιο σενάριο δράσης και σχεδιασμού, το οποίο είναι ευκολότερα υλοποιήσιμο και βεβαίως ρεαλιστικό. Η πρόταση ορίζει βασικές πολεοδομικές ρυθμίσεις. Εμπλουτίζει το οδικό δίκτυο, δημιουργεί πολεοδομικές ενότητες, για τις οποίες προβλέπει την εκπόνηση

πολεοδομικής μελέτης, και ορίζει κυρίαρχη χρήση και συντελεστές δόμησης. Το σημαντικότερο στοιχείο της πρότασης είναι δέσμευση γης για χωροθέτηση κατοικίας, έτσι ώστε να υποστηριχθεί η περιοχή, να αποκτήσει ζωντάνια και κατά τις νυχτερινές ώρες και κυρίως για να ανασχεθεί η αλόγιστη επέκταση και κατανάλωση εδάφους του περιαστικού χώρου από τριτογενείς δραστηριότητες. Εκτός από κατοικία προτείνεται επίσης η χωροθέτηση δραστηριοτήτων μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως π.χ. όπερα, αθλούπολη, συνεδριακό κέντρο και εκθεσιακοί χώροι. Βεβαίως, προτείνεται η δημιουργία δύο δημόσιων πλατειών, μιας και η περιοχή στερείται δημόσιων υπαίθριων χώρων συναστροφής και αναψυχής, και ποδηλατόδρομος που να έχει πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο. Μετά το προτεινόμενο σενάριο, παρουσιάζεται ένα εναλλακτικό σενάριο, αυτό της μη παρέμβασης και αναλύονται οι επιπτώσεις του.

Στο έκτο κεφάλαιο, μετά την εκπόνηση της πρότασης και την απεικόνισή της επί χάρτου, εξάγονται τα γενικά συμπεράσματα και τίθενται προβληματισμοί που αφορούν στη μελλοντική εξέλιξη του φαινομένου, στην επίδρασή του στην κοινωνία και στην τμηματοποίηση της αστικότητας.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η Εξέλιξη της Δομής της Νεότερης
Πόλης από τα Τέλη του 19^{ου} αι.
μέχρι σήμερα:

Προμοντέρνα,

Μοντέρνα,

Μεταμοντέρνα Πόλη

1.1 Προμοντέρνα πόλη - Μονοπυρηνική Δομή

Η προμοντέρνα Ευρωπαϊκή και Αμερικανική πόλη οργανωνόταν γύρω από ένα και μοναδικό αστικό κέντρο, το οποίο συγκέντρωνε τις λειτουργίες και την εργασία, μορφοποιούνταν απο νεοκλασσικό γεωμετρικό κάναβο και χαρακτηριζόταν από μίξη χρήσεων γης. Όλες οι περιοχές συνδύαζαν κατοικία με εμπόριο, βιομηχανία, υπηρεσίες, πολιτισμό, αναψυχή, κ.λπ. Κάθε περιοχή παρουσίαζε διαφορετικά ποσοστά χρήσεων γης, τα οποία εμφανίζονταν ιδιαίτερα αυξημένα στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης. (Α.Γοσποδίνη, 2006, υπό έκδοση)

Τον 19^ο αιώνα επήλθαν αλλαγές στη συμπαγή και με σαφή όρια πόλη, χάρη στις νέες συνθήκες που έφερε η βιομηχανική επανάσταση. Η άνθηση της βιομηχανίας, οι καινοτομίες, τα μέσα μεταφοράς (ατμομηχανές) και η αύξηση της παραγωγικότητας όσον αφορά τη γεωργία, αποτέλεσαν τους παράγοντες για ραγδαία αστικοποίηση. Οι καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και σαφώς οι νέες θέσεις εργασίας οδήγησαν στην αύξηση του αστικού πληθυσμού. Έτσι, οι κάτοικοι πυκνοκατοίκησαν το κέντρο, ώστε να έχουν εύκολα πρόσβαση στην εργασία και να εξυπηρετούνται από τις λειτουργίες που αυτό παρείχε. Η μαζική αστικοποίηση των πληθυσμών είχε ως συνέπεια αρχικά την πυκνή δόμηση του ιστού στο κέντρο των μεγάλων πόλεων, στη συνέχεια την επέκταση των πόλεων και τη δημιουργία νέων περιοχών κατοικίας (προάστια) και έπειτα την ίδρυση νέων πόλεων κοντά στις βιομηχανίες. (Α.Γοσποδίνη, 1995)

Αρχικά, οι βιομηχανίες ήταν χωροθετημένες στο κέντρο της πόλης, όπως επίσης και κάποιες κατοικίες, ώστε οι εργαζόμενοι να βρίσκονται κοντά στον τόπο εργασίας τους. Στην Αγγλία, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, ανοικοδομήθηκε ασφυκτικά το κέντρο των πόλεων. Η κάθε πόλη ζούσε γύρω από τον βιομηχανικό και εμπορικό της πυρήνα, που ήταν το ενιαίο κέντρο της. Η εμπορική δραστηριότητα εδραζόταν κατά μήκος των μεγάλων δρόμων που διαπερνούσαν το κέντρο ή οδηγούσαν σε αυτό. Μετά το 1840 έγιναν τα πρώτα βήματα για ζώνες κατοικίας (εργατικής κατοικίας) σε δακτύλιο γύρω από το κέντρο της πόλης μεταξύ κάποιων βασικών δρόμων, ενώ σε απόσταση από το κέντρο κατοικούσε η κοινωνικοοικονομική elite. Στη Γαλλία η αστικοποίηση επήλθε βραδύτερα, ωστόσο το Παρίσι δέχτηκε μεγάλη και απότομη πληθυσμιακή αύξηση, η οποία ερμηνεύεται από την εγκατάσταση μεταναστών (από 600.000 κάτοικοι το 1801

αυξήθηκαν σε 3 εκατομ. το 1901). (Α.Γοσποδίνη, 1995: 180). Έντονη αστικοποίηση δέχτηκαν και οι πόλεις της Γερμανίας με τη μετανάστευση των αγροτών στις πόλεις.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, εμφανίστηκαν οι κηπουπόλεις (garden cities), οι οποίες αποτέλεσαν νέους οικισμούς κατοικίας σε άμεση επαφή με τη φύση και τη βιομηχανία. Είχαν μονοπυρηνική δομή και το αστικό κέντρο συγκέντρωνε τα δημόσια κτίρια (διοίκηση, νοσοκομεία, βιβλιοθήκες, μουσεία, θέατρα κλπ). Η κηπούπολη του Ebenezer Howard, η γραμμική κηπούπολη (ciudad lineal) του Sofia Y Mata και η ιδέα της πόλης-δορυφόρου ήταν οι προπομποί για το σχεδιασμό νέων πόλεων και μητροπολιτικών κέντρων για τους μεταγενέστερους πολεοδόμους. Ο Raymond Unwin προσπάθησε να εφαρμόσει το ακτινωτό διάγραμμα του Howard για την ευρύτερη περιοχή του Λονδίνου. Έτσι, κράτησε στην κεντρική πόλη τις διοικητικές λειτουργίες και κάποιες κατοικίες για τους εργαζομένους του κέντρου. Στην περιφέρεια οργάνωσε κηπουπόλεις με κατοικίες και βιομηχανία. (Α.Γοσποδίνη, 1995: 196-210)

Συμπερασματικά, η προμοντέρνα πόλη του 19^{ου} και του πρώτου μισού του 20^{ου} αιώνα, έχει ένα μόνο πυρήνα γύρω από τον οποίο και βάσει του οποίου οργανώνονται η κατοικία, η εργασία και η βιομηχανία. Οι επιπτώσεις αυτής της αστικής δομής ήταν:

- η συγκέντρωση των περισσότερων θέσεων εργασίας στον πυρήνα
- η αύξηση του χρόνου της ημερήσιας μετάβασης από την κατοικία προς την εργασία, χρόνος που αυξανόταν ανάλογα με την απόσταση της περιφέρειας από το κέντρο
- η αύξηση της αξίας της γης σε περιοχές που βρίσκονταν πλησιέστερα στο κέντρο ιδίως για επιχειρηματική και βιομηχανική δραστηριότητα
- η αύξηση του μεγέθους των κατοικιών όσο απομακρύνονταν από το κέντρο
- η αλλαγή των ελαστικότητων ζήτησης και προσφοράς, ιδίως μετά την εμφάνιση των μέσων μεταφοράς, με αποτέλεσμα την εγκατάσταση των οικονομικά αδύνατων στο κέντρο και των πλουσίων σε πιο μακρινή απόσταση, πλησιέστερα στη φύση.

(www.economics.pomona.edu/cconrad/Monocent.pps)

1.2 Μοντέρνα πόλη στα πλαίσια του Φονξιοναλισμού - Πολυπυρηνική μη ιεραρχημένη δομή

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας και κυρίως των μέσων μαζικής μεταφοράς, η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού στις πόλεις και τα περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργήσε η βιομηχανοποίηση στον πυρήνα της πόλης, βοήθησαν στην αύξηση της κινητικότητας των εργαζομένων και την τάση εγκατάστασης του πληθυσμού όλο και πιο έξω από τον αστικό πυρήνα.

Οι πόλεις του 20^{ου} αιώνα κάλυπταν σιγά - σιγά όλο και μεγαλύτερες επιφάνειες, επεκτάθηκαν με ταχύτατους ρυθμούς, ενώ πλήθυναν τα αυτοκίνητα και άρχισαν να δημιουργούνται τα πρώτα κυκλοφοριακά προβλήματα στις κεντρικές διασταυρώσεις. (Α.Αραβαντινός, 1997: 407-408). Όπως ήταν φυσικό, δημιουργήθηκαν τα πρώτα προάστια. Οι κηπουπόλεις του Howard ήταν τα πρώτα προάστια που εξασφάλιζαν καθαρότερο περιβάλλον.

Η πόλη την εποχή αυτή άρχισε να θεωρείται άθροισμα λειτουργικών ενοτήτων, υπό το πρίσμα ενός νέου κινήματος. Το κίνημα αυτό ήταν ο Φονξιοναλισμός. Όπως αναλύει η Α.Γοσποδίνη (1995:212-248) πρωτοεμφανίστηκε στις αρχές του 20^{ου} αιώνα και εφαρμόστηκε στην πολεοδομία μετά τη δεκαετία του 1920.

Οι βασικές ιδέες του Φονξιοναλισμού για την πόλη και τη Μοντέρνα αρχιτεκτονική από τη δεκαετία του '20 μέχρι τη δεκαετία του '60, αποτυπώθηκαν στις διακηρύξεις των 10 διεθνών συνεδρίων CIAM (Congres International d' Architecture Moderne). Από αυτά, το σημαντικότερο για την πολεοδομία ήταν το 4ο CIAM που έγινε του 1933, στο οποίο διατυπώθηκαν τα άρθρα της Χάρτας των Αθηνών. Η Χάρτα των Αθηνών άσκησε κριτική στα τρία δομικά μορφολογικά στοιχεία του αστικού ιστού (δρόμος, πλατεία, οικοδομικό τετράγωνο), τα οποία ξεπεράστηκαν:

α. Οι δρόμοι των πόλεων για πεζούς και άμαξες ήταν ανεπαρκείς για τα νέα μηχανικά μέσα μεταφοράς. Η άνετη κίνηση του αυτοκινήτου δυσχεραινόταν από τις πολλαπλές διασταυρώσεις ισότιμων δρόμων και το μικρό πλάτος τους. (La Charte d' Athenes, 1943: 167)

β. Το αστικό οικοδομικό τετράγωνο περιλάμβανε κτίρια τα οποία δεν ηλιάζονταν και δεν αερίζονταν επαρκώς, αφού έβλεπαν σε στενούς υπαίθριους χώρους (δρόμους, πλατείες, αυλές). Εξαιτίας αυτού του γεγονότος υπήρχε διάκριση μεταξύ κυρίας και πίσω όψης, δηλ. μεταξύ πλεονεκτικών και μειονεκτικών χώρων (La Charte d' Athenes, 1943: 168)

γ. Οι πλατείες στις περισσότερες πόλεις ήταν ανεπαρκείς σε αριθμό και σε έκταση. Και σε περιπτώσεις πόλεων με ικανοποιητική συνολική έκταση πλατειών, δεν υπήρχε ισοκατανομή του δημοσίου υπαίθριου χώρου πάνω στον ιστό. Έτσι, λοιπόν πριμοδοτούνταν κάποιες περιοχές και κάποιες άλλες θεωρούνταν υποδεέστερες εξαιτίας της έλλειψης δημόσιων υπαίθριων χώρων ή της μεγάλης απόστασης από αυτούς. (La Charte d' Athenes, 1943: 131-133)

Η χάρτα των Αθηνών, επιθυμώντας να αλλάξει την παραπάνω εικόνα της πόλης, εισήγαγε την έννοια του **zoning** των χρήσεων γης, δηλαδή το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων σε αμιγείς χωρικούς τομείς. (La Charte d' Athenes, 1943). Για πρώτη φορά παρατηρείται η επανάληψη στο χώρο ισάξιών και ομοιογενών πολεοδομικών ενότητων, οι οποίες συνιστούσαν μία μη ιεραρχημένη πολυκεντρική δομή.

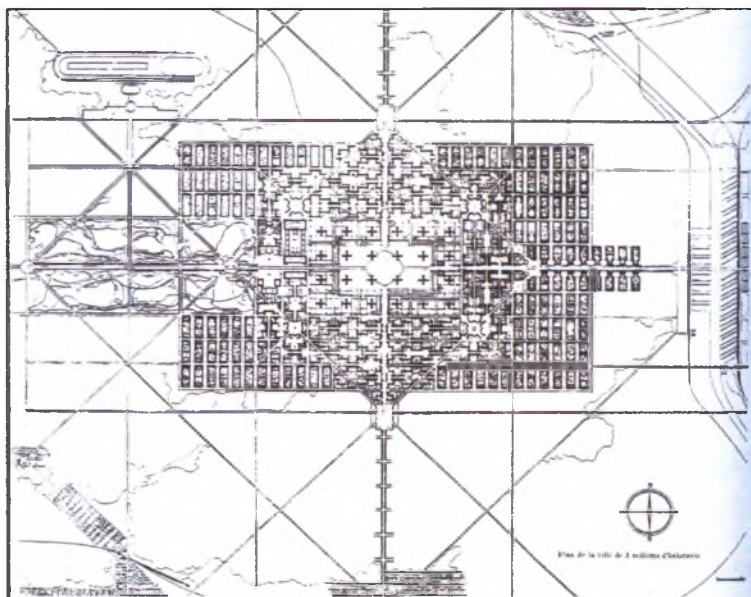
Οι δρόμοι προτάθηκε να ιεραρχηθούν και να διαφοροποιηθούν μορφολογικά ανάλογα με τη λειτουργία τους, δηλαδή να διαχωριστεί η κίνηση των πεζών από την κίνηση των τροχοφόρων. **Η λειτουργική ιεράρχηση** του οδικού συστήματος σε φθίνουσα πρόοδο έπρεπε να περιλαμβάνει τα εξής:

- α) οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας οχημάτων
- β) συλλεκτήριες οδούς αυτοκινήτων
- γ) δρόμους τοπικής σημασίας για κίνηση πεζών και αυτοκινήτων
- δ) πεζοδρόμους εντός της ίδιας πολεοδομικής ενότητας
- ε) μονοπάτια περίπατου και επικοινωνίας πεζών μεταξύ των κτιρίων (π.χ οικοδομική νησίδα) και,
- στ) ανοικτούς ή κλειστούς διαδρόμους επικοινωνίας μεταξύ διαμερισμάτων της ίδιας κτιριακής ενότητας (La Charte d' Athenes, 1943).

Τα κτίρια έπρεπε να είναι τοποθετημένα ελεύθερα στο χώρο, ως περίοπτα αντικείμενα, ώστε να έχουν το δυνατόν καλύτερο ηλιασμό, φωτισμό και αερισμό. Δόθηκε η δυνατότητα κατασκευής πολυόροφων κτιρίων, και έτσι συνδυάστηκε η υψηλής πυκνότητας δόμηση με το χαμηλό ποσοστό κάλυψης του εδάφους. Έτσι η πόλη είχε μεγάλους ελεύθερους χώρους, οι οποίοι ήταν ισοκατανεμημένοι στον αστικό ιστό (La Charte d' Athenes, 1943: 216).

Η θεωρία του Φονξιοναλισμού πρέσβευε, όπως άλλωστε ορίζει και το όνομά της, τη λειτουργικότητα. Έδινε δηλαδή προτεραιότητα στη λειτουργική διάσταση της πόλης και όχι στη μορφολογική. Ο Φονξιοναλισμός έθεσε την κατηγοριοποίηση και το διαχωρισμό των λειτουργιών του αστικού χώρου. Η ακμή του φονξιοναλισμού στην πολεοδομία συνδυάστηκε με την εδραίωση του Μοντέρνου Κινήματος στην αρχιτεκτονική και συνυπήρξαν για τις δεκαετίες 1920 – 1970. Ο κυριότερος οραματιστής των ιδεών της φονξιοναλιστικής πόλης και ο πρωταγωνιστής του 4ου CIAM και της Χάρτας των Αθηνών (1933) ήταν ο Le Corbusier. (Α.Γοσποδίνη, 1995)

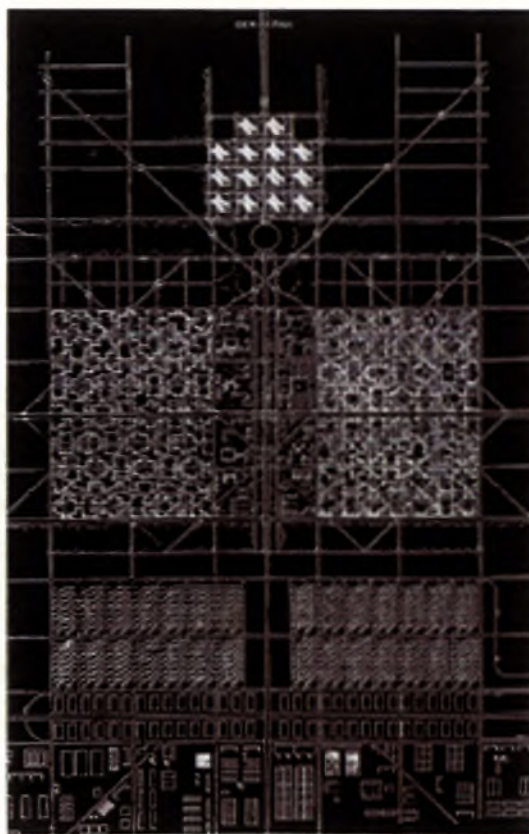
Το πρώτο πολεοδομικό μοντέλο του Le Corbusier παρουσιάστηκε το 1922 με τον τίτλο "σύγχρονη πόλη για 3 εκατομμύρια κατοίκους" - "ville contemporaine" (σχήμα 1.1). Η πόλη ήταν σχεδιασμένη πάνω σε ορθογωνικό κάναβο και ήταν ανοικτή σε επέκταση σύμφωνα με τις γραμμές του καννάβου. Γύρω από την πόλη υπήρχε ζώνη πρασίνου και στη συνέχεια ήταν χωροθετημένη η βιομηχανική ζώνη και οι εργατικές κηπουπόλεις. Ο σχεδιασμός του οδικού δικτύου ακολουθούσε τον γεωμετρικό κάναβο και το δίκτυο ήταν ιεραρχημένο σε οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας, δρόμους τοπικής σημασίας, πεζοδρόμους και μονοπάτια περιπάτου μέσα στα μεγάλου μεγέθους οικοδομικά τετράγωνα – "superblocks". Όλα τα κτίρια της πόλης ήταν υπερυψωμένα από το έδαφος με το σύστημα "pilotis", αφήνοντας όλη την επιφάνεια ελεύθερη για τη δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής. Σημαντικό στοιχείο ήταν η πρότυπη μονάδα κατοικίας "citroen", ο σχεδιασμός της οποίας προσομοίαζε με το σχεδιασμό των μηχανών, δηλαδή δεν περιλάμβανε τίποτα περιττό. Είχε ως κριτήριο τις διαστάσεις του ανθρώπινου σώματος. (Α.Γοσποδίνη, 1995)



Σχήμα 1.1: το μοντέλο “ville contemporaine” (1922)

Πηγή: Α.Γοσποδίνη, 1995: 217

Από όλες τις προτάσεις του Le Corbusier, η πιο φονξιοναλιστική με διαχωρισμό των λειτουργιών είναι η “Ville Radieuse” (1931) (Σχήμα 1.2), η οποία καθιέρωσε τον Le Corbusier ως πρωτοπόρο του νέου ρεύματος στην πολεοδομία. Η πόλη βασιζόταν στο σχέδιο του καννάβου με παράλληλες ζώνες δραστηριοτήτων. Οι ζώνες μπορούσαν να επεκτείνονται απεριόριστα εν παραλλήλω. Η μετάβαση από την Ville Contemporaine στη Ville Radieuse, δήλωνε «την αλλαγή της αντίληψης του Le Corbusier από τη συγκεντρωτική καπιταλιστική πόλη στην ανοικτή πόλη χωρίς όρια, με ανεξάρτητη ανάπτυξη των διάφορων αστικών λειτουργιών». (Α.Γοσποδίνη, 1995:225)



Σχήμα 1.2: Το μοντέλο “ville radieuse”, 1931

Πηγή: Α.Γοσποδίνη, 1995: 223

Οι προτεινόμενες ζώνες δραστηριοτήτων ήταν οι εξής:

ζώνη 1η: πόλεις - δορυφόροι με κύρια λειτουργία την εκπαίδευση

ζώνη 2η: επιχειρήσεις

ζώνη 3η: μεταφορές (αεροδρόμιο, σταθμός τρένου)

ζώνη 4η: πολιτισμός, εμπόριο, πρεσβείες, ξενοδοχεία

ζώνη 5η: κατοικία

ζώνη 6η: αστικό πράσινο

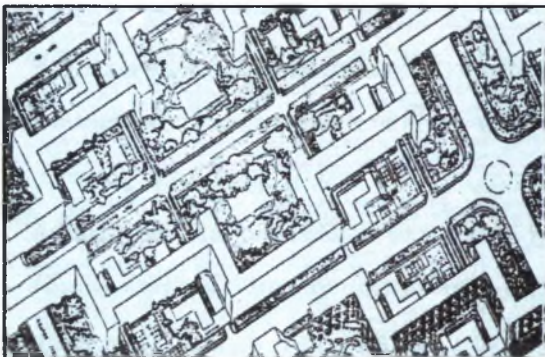
ζώνη 7η: ελαφριά βιομηχανία

ζώνη 8η: αποθήκες

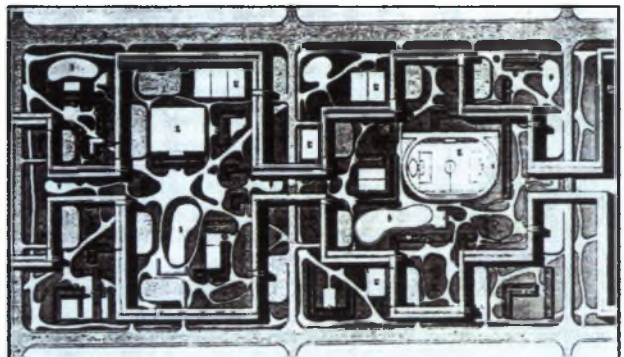
ζώνη 9η: βαριά βιομηχανία (Le Corbusier, 1933 στο Α.Γοσποδίνη, 1995:225)

Το σχέδιο βασίστηκε στη μορφή του ανθρώπινου σώματος. Η ζώνη εκπαίδευσης και διοίκησης αποτελούσε το κεφάλι, η ζώνη πολιτισμού και εμπορίου αντιστοιχούσε στην καρδιά, η κατοικία στους πνεύμονες, ενώ η βιομηχανία στα πόδια όπου στηριζόταν όλη η χωρική και οικονομική ανάπτυξη.

Το οδικό σύστημα ήταν ιεραρχημένο, τα οικοδομικά τετράγωνα είχαν μεγάλες διαστάσεις (“supergrid”) και τα προτεινόμενα κτίρια συνέτασσαν δυο τύπους: α) ουρανοξύστες σταυροειδούς μορφής για τη διοίκηση και β) κτιριακά σύνολα “redant” (Σχήμα 1.4), εξέλιξη του τύπου set-backs που είχε προταθεί στο μοντέλο Ville Contemporaine (Le Corbusier, 1933 στο Α.Γοσποδίνη, 1995:225)



Σχήμα 1.3: Κτιριακός τύπος “set-backs”
Πηγή: Α.Γοσποδίνη, 1995: 220



Σχήμα 1.4: Κτιριακός τύπος “redant”
Πηγή: Α.Γοσποδίνη, 1995: 224

Στα επόμενα χρόνια, ο Le Corbusier πρότεινε και άλλα σχέδια ανοικτής πόλης με απεριόριστη δυνατότητα επέκτασης: **"πόλη-οδογέφυρα"** ή Plan Obus το 1932, σχέδιο Rio de Janeiro το 1936, **γραμμική βιομηχανική πόλη** το 1944, σχέδιο για **το κέντρο της πόλης St. Die** το 1945, **Κυβερνητικό Μέγαρο και Κοινοβούλιο της πόλης Chandigarh** το 1953. (Le Corbusier, 1933 στο Α.Γοσποδίνη, 1995:225-230)

Οι ιδέες και τα πολεοδομικά μοντέλα του Le Corbusier και των άλλων πρωτοπόρων του φονξιοναλισμού, είχαν περιορισμένη, σχεδόν μηδαμινή εφαρμογή, πριν το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αντιθέτως, αμέσως μετά τον πόλεμο, από το τέλος της δεκαετίας του '40 και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '60, είχαν ευρεία εφαρμογή στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες. Η εφαρμογή των φονξιοναλιστικών προτύπων αφορούσε σε τρεις κατηγορίες πολεοδομικών δράσεων:

α) στην ανάπλαση των αστικών περιοχών που καταστράφηκαν από βομβαρδισμούς κατά τη διάρκεια του πολέμου. Στην κατηγορία αυτή, το Λονδίνο έχει να επιδείξει αρκετά παραδείγματα

β) στην επέκταση των πόλεων και στη δημιουργία νέων αστικών περιοχών

γ) στην ανάπτυξη νέων πόλεων κοντά σε βιομηχανικές περιοχές και μεγάλα αστικά κέντρα - "πόλεις-δορυφόροι". Τα σημαντικότερα παραδείγματα προέρχονται από την Αγγλία, τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, τη Γαλλία, τη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες. Ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί η πόλη της Brazilia, η οποία δεν σχεδιάστηκε ως πόλη-δορυφόρος αλλά ως ανεξάρτητη πόλη και μάλιστα ως διοικητικό κέντρο.

Σε όλες τις παραπάνω κατηγορίες, υπήρχε κεντρικός σχεδιασμός σε όλες τις κλίμακες που προχωρούσε σταδιακά από τη μεγαλύτερη προς τη μικρότερη κλίμακα - π.χ. από το Ρυθμιστικό Σχέδιο ανάπτυξης ή το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο μιας πόλης ή μιας αστικής περιοχής (όπου καθορίζονται τα όρια της περιοχής, οι ζώνες διαφόρων δραστηριοτήτων, η διάρθρωση των χρήσεων γης κ.α) στην Πολεοδομική Μελέτη, (όπου καθορίζονται η μορφή των οικοδομικών νησίδων, η διάταξη των υπαίθριων χώρων, η μορφή του δικτύου κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων) και τέλος, στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό των κτιρίων. (Α.Γοσποδίνη, 1995)

Με την ευρεία εφαρμογή των φονξιοναλιστικών μοντέλων στις Ευρωπαϊκές χώρες, η μορφολογική και λειτουργική διάσταση του αστικού χώρου άλλαξε ριζικά και η **αντίθεση μεταξύ της προ-μοντέρνας και της Μοντέρνας πόλης ήταν δραματική.**

Ο Πίνακας 1.1 συνοψίζει τα βασικά χαρακτηριστικά του φονξιοναλιστικού αστικού χώρου σε αντιπαράθεση με την προ-Μοντέρνα Ευρωπαϊκή πόλη.

ΠΡΟ-ΜΟΝΤΕΡΝΑ ΠΟΛΗ (νεοκλασικός ιστός, 19ος αιώνας)	ΦΟΝΞΙΟΝΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΗ (20ος αιώνας)
Μονοπυρηνική Δομή	Πολυπυρηνική Δομή
1. Η ΠΟΛΗ ΩΣ ΣΥΜΠΑΓΕΣ & ΕΝΙΑΙΟ ΣΥΝΟΛΟ: -κλειστό περίγραμμα -μίξη χρήσεων γης	1. Η ΠΟΛΗ ΩΣ ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΕΝΟΤΗΤΩΝ: -ανοικτό σχέδιο ελεύθερο σε επεκτάσεις, παράθεση περιοχών -διαχωρισμός λειτουργιών κατά ζώνες (zoning)
2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ ΜΕ ΙΕΡΑΡΧΙΚΗ ΔΟΜΗ διαφοροποίηση της μορφολογίας του ιστού τοπικά: -πυρήνας πόλης (κεντρική πλατεία, κεντρικοί δρόμοι) -περιφέρεια πόλης (μορφολογικά προσδιορισμένες πολεοδομικές ενότητες-γειτονιές)	2. ΟΜΟΙΟΓΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ -σχεδιασμός του ιστού βάσει γεωμετρικού καννάβου -δημιουργία μεγάλων οικοδομικών νησίδων (supergrids) που περιβάλλονται από οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας οχημάτων
3. ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΥΠΑΙΘΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ -κτίρια ως μονάδες σύνθεσης του περιμετρικού οικοδομικού τετραγώνου που συνήθως έχει γεωμετρικά κανονικό σχήμα -περίκλειστες πλατείες με γεωμετρικά προσδιορισμένο σχήμα κάτοψης -μορφολογική διαφοροποίηση δρόμων (ποικίλο πλάτος, συνθέσεις π.χ. πλέγμα ορθογώνιων και κάθετων αξόνων, συμμετρίες με διαγώνιους)	3. ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΚΑΙ "ΑΜΟΡΦΟΣ" ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ -κτίρια ως περίοπτα αντικείμενα που έχουν γεωμετρικά προσδιορισμένο σχήμα και είναι τοποθετημένα ελεύθερα στο χώρο. -ο δημόσιος υπαίθριος χώρος γύρω από τα περίοπτα κτίρια αποτελεί "άμορφο υπόλοιπο" -η πόλη ολόκληρη αντιπροσωπεύει ένα "κάδρο πρασίνου" πάνω στο οποίο προβάλλονται τα περίοπτα κτίρια -λειτουργική ιεράρχηση δρόμων και διαχωρισμός κίνησης πεζών και αυτοκινήτων

Πίνακας 1.1: Διαφορές προμοντέρνας Ευρωπαϊκής πόλης και Φονξιοναλιστικής πόλης
Πηγή: Α.Γοσποδίνη, 1995:232

Μετά τη δεκαετία του '40, συγκεκριμενοποιήθηκε σταδιακά η μορφή και η δομή της πολεοδομικής ενότητας και ιδιαίτερα στη Βρετανία, γεγονός που οφείλεται στις προγενέστερες ιδέες της κηπούπολης. Από εκείνη την εποχή άρχισε μία συστηματική θεώρηση της πολεοδομικής ενότητας. Δημιουργήθηκε μετά τον πόλεμο ένα μη ιεραρχημένο σύστημα πολεοδομικών ενότητων με πυραμίδα υπηρεσιών. Στη Βρετανία συγκεκριμένα πριν από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου διαρθρώθηκε η δομή της πόλης σε επιμέρους πολεοδομικές ενότητες και δημιουργήθηκαν Νέες Πόλεις με πολεοδομικές ενότητες. Στο κέντρο κάθε περιοχής τοποθετούνταν κάποια καταστήματα, εκκλησία και νηπιαγωγείο. Έτσι δημιουργήθηκαν σταδιακά δυναμικά κέντρα τοπικής εμβέλειας.

Η ιδέα του αστικού σχεδιασμού βάσει της επανάληψης της πολεοδομικής ενότητας συνεχίστηκε και μετά το τέλος του πολέμου και υιοθετήθηκε και από άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις. Στις περισσότερες όμως περιπτώσεις δεν εμφανίστηκαν Νέες Πόλεις. Ανοικοδομήθηκαν τα τμήματα της πόλης και οι επεκτάσεις τους που καταστράφηκαν από τον πόλεμο, ενώ στις χώρες που δε σημειώθηκαν καταστροφές σχεδιάστηκαν προαστιακές επεκτάσεις. Οι επεκτάσεις αυτές δεν περιλάμβαναν πια μόνο κατοικία αλλά συγκέντρωναν κάθε είδους δραστηριότητα. Στη Δυτική Γερμανία ορίστηκαν την ίδια εποχή οι προδιαγραφές για την πολεοδομική ενότητα, η οποία έπρεπε να διέπεται από οργανωμένο σύστημα υπηρεσιών. Τρεις πολεοδομικές ενότητες αποτελούσαν έναν τομέα, ο οποίος είχε κέντρο υπηρεσιών και μάλιστα εξελισσόταν με το χρόνο σε κέντρο πόλης. Στη Σοβιετική Ένωση το τοπικό κέντρο της πολεοδομικής ενότητας συγκέντρωνε εμπόριο, κοινωνικές και άλλες λειτουργίες. Στη Γαλλία νομοθετήθηκαν επιτροπές ειδικών για να προσδιορίσουν τις ανάγκες των "συνοικιών" σε κοινωνικές και κοινόχρηστες λειτουργίες. (Α.Αραβαντινός, 1997: 287-296)

Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο εκτός από τα προάστια και τις επεκτάσεις της πόλης άρχισαν να δημιουργούνται "συστάδες κατοικίας" στην περιφέρεια της πόλης, οι οποίες ήταν μη ιεραρχημένες. Οι συστάδες αυτές στην ουσία αποτελούσαν την ίδια επαναλαμβανόμενη τυπολογία που συγκέντρωνε κατοικίες και κάποια καταστήματα με είδη πρώτης ή καθημερινής ανάγκης (φαρμακείο, αρτοποιείο και παντοπωλείο). Συμπερασματικά, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δημιουργήθηκαν πολυκεντρικά οικιστικά σύνολα με τοπικά κέντρα, τα οποία συμπλήρωναν ή αποκέντρωναν το ιστορικό κέντρο της πόλης.

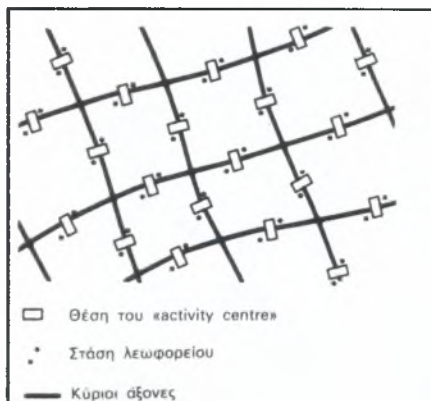
Μετά τη δεκαετία του '60 υπήρξαν αμφισβητήσεις για τη μη ιεραρχική δομή των πολεοδομικών ενοτήτων από τον Chr.Alexander (1965) (όπως αναφέρει ο Α.Αραβαντινός 1997:305-307). Έτσι ξεκινά μια νέα τάση που στοχεύει στην εξασφάλιση της ελευθερίας επιλογών του κατοίκου ως προς τις εξυπηρετήσεις που απαιτεί. Ένα σχέδιο που εξασφαλίζει τα ανωτέρω ήταν αυτό του Milton Keynes το 1970 στην Αγγλία από τους Liewlyn – Davis, Weeks, Forestier – Walker και Bor.



Σχήμα 1.5 (πάνω): Σχέδιο της Νέας Πόλης Milton Keynes. Διακρίνεται το οδικό δίκτυο, οι θέσεις των τοπικών κέντρων (μαύρα τετράγωνα), των σχολικών εγκαταστάσεων (άσπρα τετράγωνα), οι βιομηχανικές ζώνες (σκούρες επιφάνειες), το πράσινο κλπ

Σχήματα 1.6, 1.7 (κάτω): αριστερά φαίνονται οι βασικοί οδικοί άξονες και τα Activity Centres και δεξιά οι λειτουργίες που εντάσσονται στα Activity Centres

Πηγή : Α.Αραβαντινός, 1997:306



Οι συντάκτες του σχεδίου κρατούν την πολεοδομική ενότητα, ωστόσο δεν τοποθετούν στο κέντρο βάρους ένα μόνο τοπικό κέντρο. Οργανώνουν τέσσερα κέντρα πάνω στις περιβάλλουσες αρτηρίες και έτσι ο κάτοικος έχει τέσσερις επιλογές εξυπηρέτησης από τοπικά κέντρα. Διαμορφώνεται μία σχετικά πιο ιεραρχημένη πυραμίδα κέντρων: α) το κέντρο της πόλης (city centre), β) τα “κέντρα” (centres) και γ) τα τοπικά κέντρα δραστηριοτήτων (local activity centres). (Α.Αραβαντινός, 1997) Ωστόσο, επειδή αυτό επαναλαμβάνεται με τη λογική του καννάβου, έχουμε πάλι μία μη ιεραρχημένη δομή στο χώρο. Δηλαδή κάποιο από τα τοπικά κέντρα δεν έχει μεγαλύτερη σημασία ή εμβέλεια σε σχέση με τα άλλα τοπικά κέντρα.

Γενικά, οι μοντέρνοι αστικοί μετασχηματισμοί στα πλαίσια του Φονξιοναλισμού, η Μοντέρνα πόλη δηλαδή, προκύπτει α) από τις επεκτάσεις των πόλεων, β) τις αναπλάσεις των περιοχών που καταστράφηκαν στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και γ) τις Νέες Πόλεις. Συνδέεται με τις αρχές του φονξιοναλισμού και της Χάρτας των Αθηνών και χαρακτηρίζεται από μία μη ιεραρχημένη πολυ πυρηνική αστική δομή.

1.3 Μετα-μοντέρνα Πόλη (1980 έως σήμερα) – Διάχυτη Πόλη - Ιεραρχημένη

Πολυκεντρική Δομή

Η δεκαετία του '80 ήταν η απαρχή της μεταμοντέρνας πόλης. Έπειτα από την κριτική που ασκήθηκε στους αστικούς σχηματισμούς του '70 και το zoning απορρίπτεται ο Μοντερνισμός και ο Φονξιοναλισμός και επιχειρούνται νέες προσεγγίσεις, οι οποίες επικεντρώνονται στην τυπολογία της πόλης. Γίνονται απόπειρες ανάπλασης και ανασχεδιασμού αστικών περιοχών και απόπειρες αναβίωσης των ιστορικών κέντρων των πόλεων. Παρατηρείται επιστροφή στη μίξη των χρήσεων γης και δημιουργούνται "clusters" επιχειρήσεων και πολιτισμού. Παράλληλα αυξάνεται το ενδιαφέρον για την αστική και αρχιτεκτονική κληρονομιά.

Στη δεκαετία του '80 το μετα-μοντέρνο κίνημα καταργεί το «πρόγραμμα» του σχεδιασμού και το αντικαθιστά με τον «τύπο». Υποστηρικτές του κινήματος είναι οι Kriers, Vidler, Rowe κ.α. Το κεντρικό δόγμα είναι η «αναδόμηση» και η «αναβίωση». Εξελίσσεται η τυπολογία των κτιρίων και των δημόσιων υπαίθριων χώρων. Στα πλαίσια του Μεταμοντέρνου Κινήματος, ο τυπολογικός σχεδιασμός της πόλης κυριαρχείται από την αναπαραγωγή γεωμετρικών αρχετύπων του παρελθόντος. Ο σχεδιασμός των κτιρίων χαρακτηρίζεται από άκρατο φορμαλισμό.

(Α Γοσποδίνη, 1998: 71-83)

Οι νέες κατευθύνσεις σχεδιασμού ενισχύουν την ιεραρχημένη τυπολογία, τους γεωμετρικούς ελεύθερους χώρους και τη δημιουργία νέων τοπίων. Κατά το σχεδιασμό αρχίζουν οι μελετητές να λαμβάνουν υπόψη τις υπαίθριες δραστηριότητες, την καθημερινή ζωή, τις μετακινήσεις, τον ποιοτικότερο τρόπο ζωής. Οι ιδέες αυτές προσπαθούν να αντιληφθούν το σχεδιασμό ως μια ευχάριστη έκφανση της καθημερινής ζωής και αποποιούν την αυστηρή μορφή της καθαρά λειτουργικής άποψης του φονξιοναλισμού. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους ελεύθερους χώρους. Παραδείγματα

έρχονται από τη Γαλλία: Coudras, Yvelines, Courneve και Ville Neuve de Grenoble. (Μ.Ανανιάδου-Τζημοπούλου, 1992: 98-99)

Μετά από μία δεκαετία ακμής του Μεταμοντέρνου Κινήματος, ο σχεδιασμός που βασίζεται στον «τύπο» παρακμάζει. Στα τέλη του '80 και κυρίως στη δεκαετία του '90 κυριαρχεί μια νέα προσέγγιση: η αποδόμηση (deconstruction). Ο φορμαλισμός απομυθοποιείται και επιχειρείται η διάλυση της κατασκευής. Το deconstruction «αποδέχεται ότι οι ατέλειες και οι αντιφάσεις είναι ενδογενείς στην κατασκευή του χώρου» (Α.Γοσποδίνη, 1998:131)

Οι υποστηρικτές της αποδόμησης έθεσαν διλήμματα για τη γεωμετρικότητα, τις καθαρές μορφές και τα κανονικά σχήματα. Σε αντίθεση με τους Μεταμοντέρνους, πίστεψαν στην αβεβαιότητα της δομής και τη συνεχή αλλαγή της. Όσον αφορά στον αστικό ιστό, απέρριπταν την έννοια της κεντρικότητας και της μνημειακότητας που χαρακτήρισαν τους νεοκλασικούς και μετα-μοντέρνους αστικούς ιστούς. Επιδίωκαν την έντονη αντιπαράθεση των μορφών: πόλη- περιβάλλον χώρος, τοπογραφία – ιστός. Η εφαρμογή των ιδεών της αποδόμησης είναι ως σήμερα περιορισμένη. Βέβαια, πρόκειται για ένα πρόσφατο κίνημα. (Α Γοσποδίνη, 1998:131-139)

Το πέρασμα στη διάχυτη πόλη και την ιεραρχημένη πολυπυρηνική δομή

«Στη σύγχρονη δυτικοευρωπαϊκή πόλη μπορεί κανείς να παρατηρήσει πολλά κομμάτια της πόλης: η αρχική συγκέντρωση ορίζεται από τα τείχη της ιστορικής πόλης, έξω από αυτά το προάστιο (feaubourg) αποτελεί την εξέλιξη και τη μεγέθυνση της πόλης κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα. Ακόμη πιο έξω φαίνεται η μοντέρνα περιφέρεια της πόλης με τη μοντέρνα πολεοδομία των ελεύθερων κτιριακών όγκων, όπου περιλαμβάνονται οι βιομηχανικές και δικτυακές υποδομές της πόλης. Στη σύγχρονη εποχή η Ευρωπαϊκή πόλη αλλάζει, εξαπλώνεται.» (Γ.Αίσωπος, 2004:82)

Η αλλαγή αυτή προκύπτει από την επέκταση στον περιαστικό χώρο και τη δημιουργία πυκνώσεων, οι οποίες εξαπλώνονται και συνενώνονται με άλλα αποσπάσματα παράγοντας μια νέα μορφή πόλης.

«Η αστικοποίηση διέρρηξε τα τυπικά όρια της πόλης και διαχύθηκε στον περιβάλλοντα χώρο-στην περιαστική ζώνη, κατά μήκος των οδικών αξόνων κατά μήκος των ακτών. Δημιουργήθηκε ένα είδος *ενδιάμεσου* χώρου, μεταξύ

πόλης και υπαίθρου, που διαθέτει μικτά χαρακτηριστικά: έλλειψη ρυμοτομικού σχεδίου (όπως στην κλασική ύπαιθρο) και πυκνότητες που κινούνται σε ένα μεγάλο φάσμα μεταξύ των πολύ χαμηλών της υπαίθρου και των υψηλών της πόλης» (Δ.Οικονόμου, 2002:16)

Υπάρχουν διάφορες απόψεις κατά καιρούς για το τι είναι αστικό περιθώριο ή περιαστική ζώνη. Η Countryside Agency (2002 στο N.Gallent et al, 2004:221) συμφωνεί με τον ορισμό: «ζώνη μετάβασης η οποία ξεκινά από την άκρη της πλήρως δομημένης περιοχής και γίνεται σταδιακά πιο αγροτική παραμένοντας παράλληλα μία ξεκάθαρη μίξη αστικών και αγροτικών χρήσεων γης και επιρροών» ωστόσο το μειονέκτημα του ορισμού αυτού είναι ότι δεν επισημαίνει τη *μοναδικότητα* του αστικού ορίου. Δεν είναι απαραίτητο βέβαια να αποτελεί μετάβαση από αστικές χρήσεις σε περισσότερο αγροτικές ή τούμπαλιν. Μπορεί αυτή η μετάβαση να αφορά σε γραφεία, εργοστάσια ή καταστήματα, τα οποία «μεταβαίνουν από μία αστική περιοχή σε μία μικρότερη συγκέντρωση στα όρια της πόλης ή σε μία ακόμα πιο χαμηλή πυκνότητα στις αγροτικές περιοχές» Η περιαστική ζώνη ή αστική περιφέρεια αποτελώντας το τμήμα γης ανάμεσα στις αστικές περιοχές και την ύπαιθρο, έχει συγκεκριμένα μοναδικά χαρακτηριστικά:

1. Πολύ-λειτουργικό περιβάλλον με απαραίτητες υπηρεσίες
2. δυναμικό περιβάλλον το οποίο χαρακτηρίζεται από προσαρμοστικότητα και μετατροπές στις χρήσεις
3. χαμηλής πυκνότητας οικονομική δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένου του λιανικού εμπορίου, της βιομηχανίας, της διανομής και της αποθήκευσης
4. άτακτο τοπίο, συχνά με πλούτο άγριας ζωής

Το τοπίο της ζώνης αυτής είναι λοιπόν εύκολα αναγνωρίσιμο. (N. Gallent et al, 2004)

Η περιαστική ζώνη έχει περιγραφεί ως το τελευταίο όριο του σχεδιασμού από τον Jed Griffiths (1994:14). Αποτελεί μια μεταβατική ζώνη με ποικιλία χρήσεων γης, δραστηριοτήτων αλλά και έντονων πιέσεων ανάπτυξης. Βέβαια τα αστικά όρια δεν είναι σαφώς ορισμένα εξωτερικά. Για μερικούς τα αστικά όρια είναι «η εξοχή γύρω από τις πόλεις» ή «μία ζώνη μετάβασης» η οποία ξεκινά να είναι κυρίαρχα αστική και καταλήγει αγροτική. Από την άλλη μεριά υπάρχουν κάποιοι που συμφωνούν ότι παρόλο που είναι ορισμένες οι περιοχές των αστικών ορίων, είναι συχνά ελλιπώς σχεδιασμένες ή μη διαχειριζόμενες. Η γη που συνορεύει με πολλές αστικές περιοχές

είναι συχνά ατημέλητη. Κάποιες λειτουργίες εξωθούνται στα άκρα των πόλεων και μακριά από τους ανθρώπους για να αποφευχθεί η αντίδρασή τους ή για να προστατευτεί η δημόσια υγεία. Ως εκ τούτου, η διάθεση των απορριμμάτων και της αποχέτευσης είναι συχνά χαρακτηριστικά των αστικών ορίων. (N.Gallent et al, 2004)

Είναι γεγονός ότι η περιαστική ζώνη δέχεται πολλές πιέσεις τόσο από την εξωτερική αστική εξάπλωση όσο και από την τάση για μεταφορά συγκεκριμένων υποδομών έξω από το δομημένο περιβάλλον σε περιοχές όπου η γη είναι φθηνότερη αλλά και όπου υπάρχει εκμεταλλεύσιμος χώρος για μελλοντική ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Οι αποθήκες και τα κέντρα διανομής έλκονται προς αρτηριακές οδικές συνδέσεις. Το λιανικό εμπόριο και τα επιχειρηματικά πάρκα εκμεταλλεύονται χαμηλότερες τιμές γης και πληθώρα ανοιχτού εκμεταλλεύσιμου χώρου: μεταφορές, εμπορικά κέντρα, κατοικία και sport. (N.Gallent et al, 2004)

Σε όλη την Ευρώπη υπάρχει η τάση να δοθεί έμφαση στην περιφέρεια της πόλης. Μετά τον ορισμό κάποιων επίσημων πολιτικών από το Ηνωμένο Βασίλειο αλλά και από άλλες χώρες, προέκυψαν 6 διαστάσεις της άκρης της πόλης, της αστικής μεθορίου στις οποίες πρέπει να δοθεί έμφαση.

1. **τοποθεσία:** η περιφέρεια της πόλης είναι προφανώς κοντά στη δομημένη περιοχή. Ωστόσο αυτό που δεν είναι προφανές είναι ότι η περιφέρεια δεν αποτελεί μια καλοφτιαγμένη ζώνη που απλά περικλείει την πόλη. Συχνά, η «περιφερειακή ζώνη» της πόλης εισχωρεί στον αστικό πυρήνα ή απλά συνορεύει με ένα φυσικό χαρακτηριστικό ή με ένα ανθρωπογενές, όπως οι σιδηροδρομικές χαράξεις. Τα χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών ποικίλλουν επίσης ανάλογα με την απόσταση από τα αστικά όρια.
2. **χρήσεις γης:** η αστική περιφέρεια χαρακτηρίζεται συνήθως από συγκεκριμένες χρήσεις γης και λειτουργίες. Παραδείγματος χάρη, ειδικά για την περίπτωση της Αγγλίας, η περιοχή που περιγράφουμε φιλοξενεί τις εγκαταστάσεις διάθεσης απορριμμάτων, αποχέτευσης και πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια, κενά οικόπεδα, αγροτική γη και δασικές εκτάσεις που υποφέρουν από τις αστικές πιέσεις. Μία πρόσφατη μελέτη της υποανάπτυκτης γης της Αγγλίας προσθέτει πως η αστική περιφέρεια είναι μια μεταβατική ζώνη όπου οι αστικές περιοχές συναντώνται με την εξοχή με

- προαστιακές χρήσεις γης που απαιτούν χώρο, όπως έργα για τη διαχείριση ύδατος και εγκαταστάσεις golf.
3. **πληθυσμιακές πυκνότητες:** η πληθυσμιακή πυκνότητα μελετάται ως σημαντικό χαρακτηριστικό της περιφέρειας της πόλης. Στην περίπτωση του Καναδά και των ΗΠΑ μελετώνται οι απογραφές και οι πληθυσμιακές πυκνότητες από το 1961. Το Αμερικανικό Γραφείο Απογραφών, το οποίο καταγράφει τις χρήσεις γης, τον πληθυσμό και κάποια στατιστικά στοιχεία, συμπεριλαμβάνει τις αγροτικές περιοχές στις μητροπόλεις και θεωρεί ότι το τμήμα της αστικής περιφέρειας, το οποίο βρίσκεται κοντύτερα στις αστικές περιοχές έχει περισσότερες πιθανότητες να αναπτυχθεί και να διευρυνθεί γρηγορότερα αλλά και τελικά να απορροφηθεί από την πόλη όταν οι πυκνότητές του φτάσουν τις αστικές.
 4. **χωρική οικονομία:** ο Hite J.(1998, στο N.Gallent et al, 2004) ισχυρίζεται ότι οι όροι «αγροτική» και «αστική» εφαρμόζονται σε διαφορετικά τμήματα του χώρου με βάση την οικονομική τους χρήση. Ο ίδιος επισημαίνει ότι η αστική περιφέρεια «είναι το όριο του χώρου όπου η πρόσδοδος από τις παραδοσιακές αστικές χρήσεις γης είναι σχεδόν ίση με την πρόσδοδο από τις παραδοσιακές αγροτικές χρήσεις γης». **Χωρικά, η αστική περιφέρεια είναι οικονομικά μεταβατική.**
 5. **μεταβατική ζώνη:** η ζώνη αυτή αποτελεί επιφάνεια επαφής της αγροτικής με την αστική περιοχή. Αποτελεί στην ουσία ένα δακτύλιο που προστατεύει το γεωργικό τοπίο από την καταπάτηση της αστικής χρήσης γης. Συχνά αυτός ο προστατευτικός δακτύλιος δεν είναι τίποτα άλλο από ζώνη πρασίνου. Άλλοι πάλι αναγνωρίζουν την αστική περιφέρεια όχι σαν ουδέτερο δακτύλιο αλλά σαν μία επιφάνεια επαφής η οποία επιτρέπει νέες οικονομικές ή κοινωνικές δραστηριότητες.
 6. **τοπίο:** συχνά το τοπίο της αστικής περιφέρειας περιγράφεται ως μη οικιστικό ή ως ακατάστατο εξαιτίας της κατάχρησης νόμιμων και παράνομων άκρων. Αναγνωρίζεται ωστόσο η ύπαρξη ποικίλων τοπίων. Ο Shoard (2002 στο N. Gallent et al, 2004) ισχυρίζεται πως υπάρχει ένα μοναδικό τοπίο ανάμεσα στις αστικές και αγροτικές περιοχές, το οποίο χαρακτηρίζεται από σκουπιδότοπους, αποθήκες, υπερκαταστήματα και εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, πάρκα γραφείων, κατασκηνώσεις ταξιδιωτών, γήπεδα golf, οικόπεδα και διασπαρμένη γεωργική γη.

Αυτές οι έξι διαστάσεις επικρατούν στην πλειοψηφία των αντιλήψεων για την περιαστική ζώνη. Μερικές αστικές περιφέρειες υπόκεινται σε ειδικό θεσμικό καθεστώς όπως για παράδειγμα οι ζώνες πρασίνου, απορροφούν την αστική μεγέθυνση, προστατεύουν την περιβάλλουσα εξοχή ή συγκεντρώνουν προσπάθειες αναζωογόνησης των πόλεων. (N.Gallent et al, 2004)

Οι χρήσεις γης που παρουσιάζονται στην περιαστική ζώνη είναι γραφεία, λιανικό εμπόριο, βιομηχανικές εγκαταστάσεις σε χαμηλή πυκνότητα, επιχειρήσεις και υπηρεσίες. Άλλες είναι συμπληρωματικές υπηρεσίες ή μεγάλες υποδομές χωρίς τις οποίες δε θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ούτε η πόλη ούτε ο υπαίθρος χώρος. Τέτοιες λειτουργίες είναι υποσταθμοί ηλεκτροδότησης, δεξαμενές φυσικού αερίου, μάντρες για παλιοσίδηρα, χωματαρές, κέντρα ανακύκλωσης, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, κέντρα διαχείρισης ύδατος και αποχέτευσης. Τέτοιου είδους λειτουργίες εξωθούνται συχνά έξω από το αστικό δομημένο περιβάλλον προς την αστική περιφέρεια. Επίσης το περιβάλλον της ζώνης αυτής συχνά φιλοξενεί και εγκαταστάσεις golf, υπασίας, πίστες για μοτοσυκλετιστές, πάρκα, φυτώρια, αθλητικά ανοιχτά ή κλειστά γήπεδα καθώς και επεκτάσεις πανεπιστημιακών ή εκπαιδευτικών μονάδων. Τέλος, εξωθούνται τα άτομα ή λειτουργίες που θέλει το κοινωνικό σύνολο να αποκλείσει ή επιεικέστερα να απομακρύνει. Έτσι εντοπίζονται στις ζώνες που εξετάζουμε νευρολογικές κλινικές, κέντρα απεξάρτησης κ.α. (Shoard, 2002 στο N. Gallent et al., 2004). Όπως τονίζει ο Shoard αξιοσημείωτο είναι ότι οι χρήσεις αυτές δεν είναι “τακτοποιημένες” σε κάποιο οικοδομικό τετράγωνο ή στο μέτωπο ενός δρόμου όπως συμβαίνει συνήθως μέσα στον αστικό ιστό, αλλά χαρακτηρίζονται «από μία ετερογενή μίξη χρήσεων, η οποία έχει μικρή σχέση με τη γειτονιά τους.» Για παράδειγμα, ανεξάρτητες επιχειρήσεις, πολυκαταστήματα ή αλυσίδες γραφείων μπορεί να έχουν πρόσβαση σε δρόμους που εξυπηρετούν μόνο τα ίδια. (Shoard , 2002 στο N. Gallent et al, 2004:222)



1. Προ-Μοντέρνο αστικό τοπίο

στις αρχές του 20^{ου} αιώνα:

- μίξη χρήσεων γης
- έντονα ιεραρχημένος ιστός,
- μονο-πυρηνική δομή



2. Μοντέρνο αστικό τοπίο

δεκαετίες '50, '60, '70:

- διαχωρισμός χρήσεων γης σ. ζώνες (zoning),
- μη ιεραρχημένος ιστός: (κανονικότητα, ομοιογένεια, επανάλωση πολεοδομικών ενοτήτων)
- τοπικά κέντρα πολεοδομικών ενοτήτων & μη ιεραρχημένη πολυκεντρική δομή



3. Μεταμοντέρνο αστικό τοπίο

- (1980-) επιστροφή στη μίξη χρήσεων γης,
- (1990-) δημιουργία επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clustering) νέων αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων.
- ιεραρχημένη πολυκεντρική δομή

Σχήμα 1.8: Η εξέλιξη των Αστικών Τοπίων και των κυρίαρχων προτύπων διάρθρωσης των χρήσεων γης: Από τη προ-Μοντέρνα πόλη, στους Μοντέρνους αστικούς σχηματισμούς και στη σύγχρονη διάχυτη πόλη.

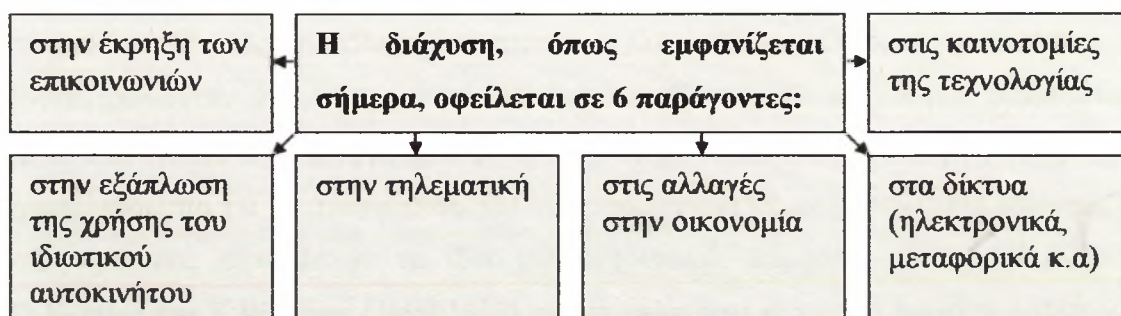
Πηγή: Α.Γοσποδίνη, 2006, υπό έκδοση

Η αντίθεση της πόλης με την ύπαιθρο τις τελευταίες δεκαετίες έχει εξασθενήσει και οι αστικές δραστηριότητες έχουν κατακτήσει και την αστική περιφέρεια. Τα προάστια σήμερα έχουν αστικοποιηθεί περισσότερο και έχουν έρθει σε ρήξη με την ομοιογένεια και την παραδοσιακή μονοκεντρικότητα. Από άποψη αστικής δομής θεωρούνται πλέον **πολυκεντρικά** και ιεραρχημένα.

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες η αστική δόμηση επεκτάθηκε και επεκτείνεται με απρογραμμάτιστο τρόπο κατά μήκος των οδικών δικτύων, δημιουργώντας πυκνώσεις στηριγμένες σε οικονομικές δραστηριότητες, όπως βιομηχανικές, εμπορικές, αναψυχής, κλπ. Η σύγχρονη πόλη χαρακτηρίζεται από τη διάχυση, τη διεύρυνση, την εξάπλωση και αποκαλείται Μετάπολη, Γενική πόλη, middle landscape, città diffusa, ville emergente ή edge city. Οι επεκτάσεις των πόλεων δεν είναι εύκολα διακριτές όπως είναι τα διακριτά όρια των πόλεων σε προγενέστερες φάσεις ανάπτυξης. Η μορφή, η

τοπογραφία, η αρχιτεκτονική και τα χαρακτηριστικά των νέων τμημάτων της πόλης διαφοροποιούνται. Όπως αναφέρει ο Αίσωπος (2004:82):

«τα πεδία δραστηριοτήτων είναι γεωγραφικά απροσδιόριστα και ασαφή, ο δημόσιος χώρος της διάχυτης πόλης παραμένει παραμελημένος και ασχεδιάστος, το φυσικό τοπίο χρησιμοποιείται ή καταστρέφεται ανάλογα με τις διαθέσεις των κατοίκων, η πολεοδομία είναι ανύπαρκτη... η αρχιτεκτονική της κατοικίας παραμένει αδιάφορη αναπαράγοντας με τον πιο μανιάλ τρόπο τις τυπολογίες του αστικού κέντρου, ενώ το αυτοκίνητο [...] δρα ανεξέλεγκτα χωρίς να εντάσσεται στο σχεδιασμό της κατοικίας».

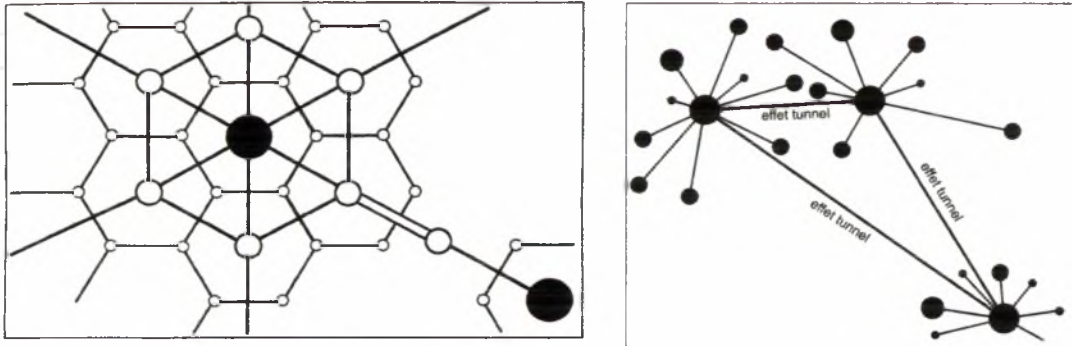


Σχήμα 1.9: Οι έξι παράγοντες που οδηγούν στη διάχυση σήμερα

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Ο Indovina δίνοντας μία οικονομική ερμηνεία της εδραίωσης της διάχυσης, επισημαίνει πως «οι μικρές επιχειρήσεις επιλέγουν τη διάχυση για να μην αφανιστούν» (www.dsmlano.it/html/Pressroom/2004/10/rep4_1022_citta-cambia-la-vita.htm)

Ενώ στην παραδοσιακή μονοκεντρική πόλη οι δραστηριότητες βρίσκονταν στο κέντρο της πόλης και εξυπηρετούσαν τις τοπικές ανάγκες, στη διάχυτη πόλη πολλαπλασιάζονται ανάλογα με το μέγεθος της πόλης και τα κέντρα. Αναφέρονται σε ένα τμήμα της μητροπολιτικής περιοχής και όχι σε όλη την περιοχή. Υπάρχει διασπορά του λιανικού εμπορίου επομένως δεν παρίσταται ανάγκη να μεταβεί κανείς στο κέντρο της πόλης για να εξυπηρετηθεί αφού αντίστοιχες ευκολίες βρίσκονται σε κοντινή απόσταση. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999:1318)



Σχήμα 1.10 : Δίκτυο τύπου «Christaller» με ιεραρχική δομή των πόλεων (αριστερά) και «μεταπολιτικό» δίκτυο με επίκεντρα και ακτίνες (δεξιά).
 Πηγή: Αίσωπος, 2006 (υπό έκδοση)

Η ίδια εικόνα διάχυσης επικρατεί και στις Βορειοαμερικανικές πόλεις, οι οποίες μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο υπέστησαν πολλές αλλαγές. Οι δραστηριότητες που συγκεντρώνονταν στο κέντρο σταδιακά διασκορπίζονται. Οι πυκνότητες μειώνονται αρκετά και οι περισσότερες μετακινήσεις γίνονται με το αυτοκίνητο. Ο όρος «διάχυση» χρησιμοποιείται για να αναγνωρίσει και να προσδιορίσει τις μητροπολιτικές περιοχές ή και ευρύτερες περιοχές με τα ίδια χαρακτηριστικά. Σύμφωνα με τους P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner (1999:1317) για να μελετήσει κανείς τη διάχυση πρέπει να μελετήσει τις τρεις διαστάσεις της: την αστική δομή, τις προτιμήσεις των κατοίκων για εγκατάσταση και την κοινωνική οικολογία. Οι ίδιοι πιστεύουν πως η διάχυση διαμορφώνεται ανάλογα με το ειδικό βάρος των παρακάτω παραμέτρων:

- α) τις χωρικές επιλογές (πρόσβαση στη μητροπολιτική περιοχή ή στον αστικό πυρήνα)
- β) την τοποθεσία (κατοικία και γειτονιά) και
- γ) την εγγύτητα (ικανότητα για γρήγορη πρόσβαση στην αγορά, την εργασία, τις δραστηριότητες).

Η διάχυση συνδέεται με τη μείωση της σημασίας του χώρου και με την αύξηση του ενδιαφέροντος για τον τόπο και την εγγύτητα. Οι κάτοικοι ενδιαφέρονται περισσότερο για το διεσπαρμένο αστικό περιβάλλον με μεγάλα σπίτια και ομοιογενείς γειτονιές (τόπος) και για τη γρήγορη πρόσβαση σε κοντινές δραστηριότητες και στο αστικό κέντρο (εγγύτητα). (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999:1318)

	ΠΡΟΜΟΝΤΕΡΝΑ ΜΟΝΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΟΛΗ	ΔΙΑΧΥΤΗ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ
Χώρος: Προσβασιμότητα στη μητροπολιτική περιοχή	προσβασιμότητα σε δραστηριότητες που εξυπηρετούν την αγορά μητροπολιτικού εύρους είναι ιδιαίτερης σημασίας στις αποφάσεις χωροθέτησης.	μειωμένη ελκυστικότητα των δραστηριοτήτων μητροπολιτικής περιοχής στην απόφαση εγκατάστασης εξαιτίας της χρήσης του αυτοκινήτου και της διασποράς δραστηριοτήτων που παλιότερα ήταν συγκεντρωμένες στον πυρήνα
Τόπος: χαρακτηριστικά κτιρίων, τοπίου και περιβάλλοντος χώρου	η προτίμηση για μεγάλα γήπεδα και σπίτια εμποδίζεται από τη δομή του χώρου	με τη μείωση της δεσμευτικότητας του χώρου, ο τόπος αποτελεί παράγοντα χωροθέτησης. Αυτό οδηγεί στην επιρροή του μεγέθους των αγροτεμαχίων και στο χαρακτήρα του περιβάλλοντος χώρου (ομοιογένεια, ηρεμία, κοινωνικό status)
Εγγύτητα: επιρροή των παρακείμενων δραστηριοτήτων, ευκολίες&δυσκολίες	οι μητροπολιτικές ή τοπικές δραστηριότητες δε συμβάλλουν στη θεώρηση των ενδιάμεσων χώρων ως κατάλληλο τόπο εγκατάστασης	μαζί με τον τόπο, δίνεται έμφαση στις κοντινές ευκολίες και δυσχέρειες. Η τάση των δραστηριοτήτων να αποκεντρώνονται ορίζει την εγγύτητα ως κρίσιμο παράγοντα χωροθέτησης

Πίνακας 1.2: Χώρος, τόπος και εγγύτητα ως παράγοντες εγκατάστασης

Πηγή: P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner 1999:1322

Σήμερα αναγνωρίζεται πως το μέλλον είναι περιαστικό. «Η περιφέρεια είναι ο τόπος στον οποίο ζει σήμερα η πλειοψηφία των Ευρωπαίων» (J. Foot, 2000: 7) Αναδεικνύεται πως οι μορφές της κεντρικότητας δεν είναι μόνο αστικές. Υπάρχουν δυναμικές που αναδιοργανώνουν τις μητροπόλεις, δημιουργούν νέες κεντρικότητες και επιφέρουν πιο διευρυμένη – διάχυτη δομή στο χώρο.

Η αλλαγή αυτή στην αστική μορφή προκύπτει από δύο παραμέτρους, σύμφωνα με τον Fr. Munoz (2003). Πρώτον, από τον πολλαπλασιασμό των τύπων κατοικίας. Στα προβιομηχανικά χρόνια υπήρχαν «οι κάτοικοι ενός μόνο μέρους». Σήμερα υπάρχει ο κάτοικος, ο χρήστης και ο επισκέπτης. Οι τρεις αυτές κατηγορίες άλλοτε αποτελούν ένα άτομο και άλλοτε διαφορετικά. Οι κάτοικοι της μητροπολιτικής περιοχής χρησιμοποιούν το χώρο καθημερινά με διαφορετικές δραστηριότητες σε διαφορετικά τμήματα της χωροεδαφικής ενότητας. Δεν είναι μόνο κάτοικοι αλλά και «χρήστες του χώρου και επισκέπτες άλλων τοποθεσιών ανάλογα με την ώρα ή τη μέρα». (Fransesc Munoz, 2003:382) Ο δεύτερος παράγοντας είναι ο πολλαπλασιασμός της κλίμακας και της τυπολογίας των ροών κινητικότητας που οφείλεται στη μεγέθυνση των τόξων της κινητικότητας και των αυξανόμενων αριθμών των ανθρώπων που εμπλέκονται στις κινήσεις αυτές -λόγω των επεκτεινόμενων δρομολογίων με σκοπό την κατανάλωση, την αναψυχή, τον ελεύθερο χρόνο και τη παροδική χρήση της μητροπολιτικής περιοχής για παράδειγμα τα Σαββατοκύριακα-.

Σήμερα η ανάγκη της τοπολογικής και πολιτιστικής κεντρικότητας βρίσκει εφαρμογή στη διάχυτη πόλη μέσω των υπερκαταστημάτων, τα οποία δημιουργούν νέες κεντρικότητες και διατηρούν την ίδια λογική δομή με τη μεσαιωνική πλατεία η οποία αποτελούσε το κέντρο γύρω από το οποίο βρίσκονταν βασικοί δρόμοι και η αγορά. Τα νέα υπερκαταστήματα αποτελούν τη σύγχρονη αντιπρόταση για το σύγχρονο κέντρο των νέων οικιστικών αλλά κυρίως εμπορικών αναπτύξεων. (Dal Pozzolo, P.Tosoni, www2.polito.it/ricerca/urbananalysis/conv/c_diff.html)

1.3.1 Παραδείγματα διάχυτης πόλης.

Η διάχυτη πόλη είναι μια πραγματικότητα των Ευρωπαϊκών και Βόρειων Αμερικανικών χωρών. Σύμφωνα με τον Ιταλό Carlo Da Pozzo πρόκειται περισσότερο για «μια δυναμική επεκτάσεων και ένα είδος τυπικής ζωής της σύγχρονης πόλης». Αυτό που μπορεί να διακρίνει τη διάχυτη πόλη είναι ότι ενώ στο κέντρο ο αστικός ιστός και τα δίκτυα υποδομής κυριαρχούν με σαφήνεια, δεν χαρακτηρίζουν με την ίδια συνέχεια και τις αστικές περιφέρειες. (Carlo Da Pozzo, www.igmi.org/filepdf/indice/102.pdf)

Βρετανία

Στη Μεγάλη Βρετανία, για πολλά χρόνια οι μελέτες έδιναν έμφαση σε μεμονωμένα κτίρια ή σε μικρές χαρακτηριστικές περιοχές κατά το σχεδιασμό και όχι σε μεγάλα τμήματα της πόλης, όπως είναι η περιαστική ζώνη. Στις περιαστικές ζώνες της Αγγλίας σπάνια εκπονούνταν γενικά σχέδια. Πιο συχνά εκπονούνταν τοπικά σχέδια, τα οποία παρείχαν περισσότερο τομεακό σχεδιασμό.

Οι περιαστικές ζώνες της Μεγάλης Βρετανίας δημιουργήθηκαν στο τέλος του 19^{ου}-αρχές 20^{ου} αιώνα. Συχνά αποκαλούνται Edwardian (Εδουαρδιανές) από το όνομα του μονάρχη.

«Οι περιαστικές ζώνες γενικά και ειδικότερα οι Εδουαρδιανές έχουν χαρακτηριστικά και ιδιότητες που μπορούν να συσχετισθούν με το παρόν, όχι μόνο σε επίπεδο σχεδιασμού. Τα χαρακτηριστικά αυτά περιλαμβάνουν α) απουσία κατοικίας, β) αραιό και πενιχρό οδικό δίκτυο, με ελάχιστους ακτινωτούς δρόμους που διατρέχουν την περιοχή και κατά αυτόν τον τρόπο δομούν μία ζώνη φραγμού στα οχήματα, παρόλο που αποτελούν αρτηριακούς δρόμους που οδηγούν έξω από την πόλη και χρησιμοποιούνται βαρέως, γ) μεγάλα αγροτεμάχια που συχνά περιέχουν ιδρύματα – τοπόσημα - με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και δ) το γεγονός ότι δημιουργούν ένα όριο ανάμεσα σε ιστορικά και μορφολογικά διακριτές περιοχές.» (J.W.R. Whitehand & N.J. Morton, 2004:276)

Ειδικότερα για το **Birmingham**, η ανάπτυξη της περιαστικής του ζώνης ξεκίνησε στην περιφέρεια της μεσαιωνικής πόλης. Τον 19^ο και τον 20^ο αιώνα «το Birmingham μεταμορφώθηκε από μία μετρίου μεγέθους εμπορική πόλη στη δεύτερη μεγαλύτερη αστική συγκέντρωση του Ηνωμένου Βασιλείου» (J.W.R. Whitehand & N.J. Morton, 2004:277). Η ανάπτυξή του διακόπηκε κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Την περίοδο αυτή της πενιχρής ανοικοδόμησης, αναπτύχθηκε στην περιαστική ζώνη ποικιλία χρήσεων γης, όπου υπήρχαν μεγάλα αγροτεμάχια. Αργότερα, κατά τη διάρκεια της πυρετώδους ανοικοδόμησης προς βελτίωση των μεταπολεμικών συνθηκών, η δομημένη περιοχή υπέστη ραγδαία επέκταση. Η δημιουργία της Εδουαρδιανής περιαστικής ζώνης δε βασίστηκε στο σχεδιασμό. Το 1995, σχεδόν η μισή έκταση της Εδουαρδιανής περιαστικής ζώνης ήταν κατειλημμένη από χρήσεις, όπως δημόσια πάρκα, αθλητικά γήπεδα, χωράφια με κατεξοχήν

καλλιέργεια λαχανικών, γήπεδα golf και κοιμητήρια. Επίσης, υπήρχαν μη καλλιεργούμενες εκτάσεις που ανήκαν σε ιδρύματα και όντας κενές δραστηριότητας χρησιμοποιούνταν για στάθμευση, για εγκατάσταση δεξαμενών νερού ή για διάνοιξη ιδιωτικών δρόμων. (Whitehand, 1996 στο J.W.R. Whitehand & N.J. Morton, 2004)

Μετά το 2000, διεξήχθη μια έρευνα για τη μελέτη της περιαστικής ζώνης του Birmingham, η οποία σύγκρινε την εξέλιξη και ανάπτυξη κάποιων αγροτεμαχίων μεταξύ του 1948 και του 2000. Τα αποτελέσματα έδειξαν εντατικοποίηση των χρήσεων γης και σαφή αύξηση της πυκνότητας των κτιρίων στην περιαστική ζώνη. Υπήρξε πίεση για ανοικοδόμηση και για ανοιχτούς, κοινωνικούς ή κοινής ωφέλειας χώρους. Η εντατικοποίηση των χρήσεων αντικατοπτρίστηκε στο τοπίο με την παρουσία υψηλότερων κτιρίων και τη μείωση της καλλιεργούμενης γης. (J.W.R. Whitehand & N.J. Morton, 2004)

Την εποχή που η περιαστική ζώνη του Birmingham σχηματίστηκε γύρω από την Βικτωριανή πόλη, υπήρχε μικρός κρατικός έλεγχος για τον τρόπο της αστικής ανάπτυξης. Οι αποφάσεις παίρνονταν από μεμονωμένα άτομα και κτηματίες, οι οποίοι αψηφούσαν τη γεωγραφική διαμόρφωση στην οποία επενέβαιναν και οι ίδιοι. Δε λάμβαναν υπόψη τις επιδράσεις των αποφάσεών τους στην περιαστική ζώνη. Η διάχυση ήταν αναπόφευκτη και εξαπλωνόταν χωρίς έλεγχο. Οι επιδράσεις αυτές διαφαίνονται και έναν αιώνα αργότερα, εποχή που υπάρχει έντονη η παρουσία του κρατικού ελέγχου και των πολιτικών σχεδιασμού. Οι πολιτικές σχεδιασμού των χρήσεων γης έπαιζαν ευτυχώς σημαντικό ρόλο στη διατήρηση των χώρων οικολογικού, αρχιτεκτονικού και ιστορικού ενδιαφέροντος. Με αυτόν τον τρόπο βοήθησαν τη συνέχιση της ύπαρξης της περιαστικής ζώνης. Οι Whitehand και Morton (2004) επισημαίνουν ότι η περιαστική ζώνη του Birmingham δεν έχει σχέση με αποφάσεις που πάρθηκαν συνειδητά. Είναι περισσότερο μία απρογραμματίστη κατάληξη πολλών επιπτώσεων και για αυτό το λόγο άλλωστε εδραιώθηκε η διάχυση.

Σήμερα, η αγροτική γη στην αστική περιφέρεια (urban fringe) των πόλεων της Αγγλίας είναι κατατετμημένη. Υπάρχουν βέβαια και τμήματα γης που δεν έχουν καμία χρήση. Σε μικρό ποσοστό εμφανίζεται κατοικία, αλλά δεν αποτελεί χαρακτηριστική χρήση της περιαστικής ζώνης. Όπου εμφανίζεται, έχει τη μορφή γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος των οδικών αξόνων ή απομονωμένων οικημάτων. Οργανωμένες αναπτύξεις οικισμών

μπορεί να συνορεύουν με τις περιαστικές ζώνες, αλλά κατηγοριοποιούνται ως προάστια. Η περιαστική ζώνη των αγγλικών πόλεων έχει πολλές λειτουργίες και ταυτόχρονα αποτελεί ένα δυναμικό περιβάλλον, ευάλωτο στις απότομες εναλλαγές των χρήσεων γης. Αυτό προκύπτει από τις ραγδαίες αλλαγές στη βιομηχανία και την οικονομία. Οι περιαστικές ζώνες στην περίπτωση της Αγγλίας, χαρακτηρίζονται και από χαμηλής πυκνότητας εμπορικές δραστηριότητες κυρίως για αποθήκευση και διανομή. Το τοπίο φαίνεται ατημέλητο και υπάρχουν πιέσεις ανάπτυξης και εξάπλωσης των δραστηριοτήτων. Και στην Αγγλία, στη ζώνη αυτή εξωθούνται λειτουργίες που δεν είναι επιθυμητές εντός του αστικού ιστού, όπως χωματερές και αποχέτευση. (Nick Gallent et al., 2004)

Το τοπίο της περιαστικής ζώνης δεν παρουσιάζει ευταξία, όπως για παράδειγμα παρουσιάζουν τα αγροτικά τοπία της Αγγλίας, τα οποία χαρακτηρίζονται από γραφικότητα και οικειότητα, μιας και οι Άγγλοι έχουν μια βαθιά προτίμηση στην τάξη και την τυπικότητα των ζεστών αυτών τοπίων. Στην πραγματικότητα λοιπόν τα χαρακτηριστικά της αγγλικής περιαστικής ζώνης δε συμμορφώνονται στα δεδομένα της γραφικότητας. Επικρατεί αταξία, μίξη, απομόνωση και ασυνδετότητες σύμφωνα με τον Shoard (Shoard, 2002 στο Nick Gallent et al., 2004)

Στην περιαστική ζώνη των Βρετανικών πόλεων χωροθετούνται τα τελευταία χρόνια μεγάλα εμπορικά κέντρα (π.χ. Trafford Centre, Bluewater κλπ), τα οποία δημιουργούν νέες κεντρικότητες (edge cities). Πρόκειται για ένα κύμα αποκέντρωσης εμπορίου, κοινωνικών δραστηριοτήτων, αναψυχής και υπηρεσιών. Τα εμπορικά αυτά κέντρα εξυπηρετούν πολιτιστικές και κοινωνικές ανάγκες των νέων προαστίων περιέχοντας επίσης μεγάλα κοινωνικά κέντρα και ολοκληρωμένες υποδομές ενός αστικού κέντρου, όπως σταθμό λεωφορείων, τράπεζες ακόμα και εκκλησία.

Μεσόγειος

Οι πόλεις της Νότιας Ευρώπης, τα **Μεσογειακά** αστικά κέντρα, υφίστανται ραγδαίες διαδικασίες αστικοποίησης τα τελευταία 17 χρόνια (1988-2005). Αυτό απεικονίζεται με νέες κεντρικότητες στις ζώνες που θεωρούνται οριακές ή περιαστικές. Οι περιφερειακές αυτές περιοχές απόκτησαν νέες λειτουργίες και δέχτηκαν ροές ανθρώπων, αγαθών και πληροφοριών. Οι **Μεσογειακές πόλεις** αναπτύσσονται πλέον με χαμηλές πυκνότητες κατοικίας. Οι περιφέρειες των μητροπόλεων της Μεσογείου συγκεντρώνουν

μονοκατοικίες και κατοικίες detached ή semi-detached όπως αναφέρονται στην διεθνή ορολογία. Στην Ισπανία, την Ιταλία και την Γαλλία η διάχυση κατέκλεισε την περιαστική ζώνη. «Μέχρι το τέλος του περασμένου αιώνα περισσότερος από τον μισό πληθυσμό της Γαλλίας ζούσε στην περιαστική ζώνη. Αυτή είναι μία τάση που, με κάποιες διαφοροποιήσεις, γενικεύεται σε όλη την Ευρώπη». (G.Martinotti, www.dsmilano.it/html/Pressroom/2004/10/rep4_1022_citta-cambia-la-vita.htm). Αυτή η νέου τύπου ανάπτυξη ξεκίνησε κατά μήκος των οδικών αξόνων και των περιφερειακών οδών. Δύο καλά παραδείγματα είναι ο δρόμος από το Torino στην Piacenza (Βόρεια Ιταλία) και οι νέες κατοικημένες περιοχές κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου C-58 στη βόρεια Βαρκελώνη. (F.Munoz, 2003)

Πόλεις μέσα στις μητροπολιτικές περιοχές της Μαδρίτης, της Valencia, και της Βαρκελώνης στην Ισπανία, ή του Μιλάνου και του Τορίνο στην Ιταλία, αναδεικνύουν ένα τοπίο, το οποίο σχετίζεται με την Αγγλοσαξονική αστική παράδοση. Πρόκειται για ένα εξαπλωμένο, συχνά άτακτα, τοπίο το οποίο συγκεντρώνει τις τελευταίες δεκαετίες δραστηριότητες θεμελιώδεις για τη Μητροπολιτική περιοχή. Ωστόσο στη Μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης, πάνω από το 40 % των ανοικοδομήσεων ήταν νεόχτιστες μονοκατοικίες την περίοδο 1985-2000 (F. Munoz, 2003). Σε ζώνες κοντά στο κέντρο της πόλης και, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, σε δευτερεύοντες μητροπολιτικούς δακτυλίους η παραγωγή μονοκατοικιών ανερχόταν στο 70% ιδιαίτερα σε μικρούς ή μεσαίους δήμους. (F.Munoz, 2003)

Γεγονός είναι πως η διάχυτη παραγωγή κατοικίας υπερπήδησε τα όρια της μητροπολιτικής περιοχής. «Σε λειτουργικούς και μορφολογικούς όρους, το παραδοσιακό Μεσογειακό μοντέλο της πυκνής και συμπαγούς πόλης υπάγεται σε μία πιο εξαπλωμένη αστική διάχυση» (F.Munoz, 2003: 382). Στην ουσία η επιλογή των περιοχών αυτών για κατοικία εξαρτάται από τη οδική συνδεσιμότητά τους με το μητροπολιτικό κέντρο και από την εγγύτητα σε λιγότερο ή και καθόλου αστικοποιημένες περιοχές της περιφέρειας της πόλης.

Παρατηρώντας τα α-χωρικά μεσογειακά τοπία, εξάγεται το συμπέρασμα πως διαφορετικές περιοχές, όταν συνενώνονται στη μητρόπολη, αρχίζουν και ομοιάζουν. «Αυτή η εξάπλωση των χαμηλής πυκνότητας κατοικημένων περιοχών δείχνουν τον πολλαπλασιασμό των περιοχών, οι οποίες παρουσιάζουν τα ίδια μορφολογικά κριτήρια

σε διαφορετικές πόλεις» (F.Munoz, 2003: 382). Το νέο τοπίο εμφανίζεται σύνθετο, «με επαναλαμβανόμενες τυποποιημένες ασυνέχειες» (Edward Relph, 1987, στο F. Munoz, 2003: 382) με τεράστια εμπορικά κέντρα, χώρους στάθμευσης, ήσυχα προάστια, πολύβουα πολυσινεμά, φανταχτερά κτίρια γραφείων και κενά οικοπέδα. Αυτή η μορφή των τυποποιημένων τοπίων πηγάζει από τη «θεματοποίηση» των Αμερικάνικων διάχυτων πόλεων. Υπάρχουν διαφορετικές οπτικές γωνίες αυτής της «θεματοποίησης». Υπάρχει «μία θεματοποιημένη οικιακή ζωή που συμπτύσσει διαφορετικές εικονογραφικές παραδόσεις». Πρώτον, υπάρχει η «μυθική εικονογραφία» που περιλαμβάνει μεσογειακά στοιχεία διακοσμητικά και λαχανόκηπους στα σπίτια. Δεύτερον, υπάρχει «εικονογραφία των διακοπών» με τις πισίνες και τα barbecue καθώς και ανοιχτός χώρος για παιχνίδι στην αυλή και τρίτον, υπάρχει η «κινηματογραφική εικονογραφία»: η κουζίνα σαν σε ανοιχτό πλάνο, το αμάξι σταθμευμένο στο garage κλπ. Αυτή η τριπλή εικονογραφική αποτύπωση αποτελεί τον τέλειο συνδυασμό για να ζει κανείς σε ένα περιβάλλον που συνδυάζει την εξοχή με τις αστικές λειτουργίες. Αλλάζει η θεματική του προαστίου σε ένα πιο διευρυμένο-διάχυτο τοπίο. (F.Munoz, 2003)

Παραδόξως, αυτές οι νέες οικιστικές περιοχές αντιπροσωπεύουν μία αστικοποίηση που δε συνάδει με τις αρχές της αειφορίας και της οικολογίας. Θεωρούνται αντι-οικολογικές σε μεγαλύτερο μάλιστα βαθμό από τις πυκνές συμπαγείς πόλεις γιατί καταναλώνουν αδηφάγα μεγαλύτερο χώρο σε σχέση με τα φυσικά χαρακτηριστικά των νοικοκυριών και των χρήσεων γης που επικρατούν. Επίσης, μη αειφόρος θεωρείται και η εκτεταμένη χρήση του αυτοκινήτου, μιας και το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων που ζουν σε αυτές τις περιοχές, συνεχίζουν να εργάζονται σε άλλη πόλη-Δήμο ή σε μακρινή απόσταση στην οποία έχουν πιο εύκολη πρόσβαση με το ιδιωτικό αυτοκίνητο παρά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση της Μητροπολιτικής Περιοχής της Βαρκελώνης, το ποσοστό των εργαζομένων που δούλευαν σε άλλο μέρος από αυτό που κατοικούσαν ήταν το 1990 35,6%. Δέκα χρόνια μετά, το 2000, η ίδια κατηγορία εργαζομένων ανήλθε στο 47,6% του μητροπολιτικού πληθυσμού. Αυτού του τύπου το εργατικό και οικιστικό δυναμικό δημιουργεί υψηλή κινητικότητα σε όλο το εύρος της μητροπολιτικής περιοχής. Όσον αφορά στο περιβάλλον, καταναλώνεται περισσότερη ενέργεια και νερό, χρησιμοποιούνται περισσότερα αυτοκίνητα που εκπέμπουν ρύπους, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται το περιβάλλον της μητροπολιτικής περιοχής. (F.Munoz, 2003)

Η αστική μορφή των διάχυτων περιοχών χαρακτηρίζεται από εξαιρετική απλότητα. Αυτή η νέου τύπου πόλη αναθεωρεί την έννοια της μεσογειακής πόλης. Δε μπορεί λοιπόν να είναι αποτελεσματική η ίδια αναπτυξιακή μέθοδος με τις συμπαγείς κεντρικές περιοχές. Αυτές οι νέες γειτονιές χαρακτηρίζονται και από απλότητα κοινωνικής δομής. Επικρατεί μία συγκεκριμένη τυπολογία αστικού πληθυσμού: ζευγάρια με παιδιά ή χωρίς, τα οποία μεταξύ τους παρουσιάζουν τις ίδιες επαγγελματικές ικανότητες και τις ίδιες καταναλωτικές συνήθειες. Αυτή η ομοιομορφία αλλάζει σημαντικά την παραδοσιακή μεσογειακή εικόνα της συμπαγούς πόλης που αποτελούνταν από ποικιλία και διαφορετικότητα αστικών συνηθειών και πληθυσμού και άρα μακροπρόθεσμα επηρεάζει και την αντίληψη που έχουμε για την πόλη ως σύμπλεγμα σχέσεων. Το νέο περιβάλλον της διάχυτης αστικής περιφέρειας αποτελείται από οικιστικούς χώρους περισσότερο για κατανάλωση και λιγότερο για κατοίκηση και από «ίσους ανθρώπους» με ολοένα μειούμενες διαφορές. (F.Munoz, 2003)

Τα μεσογειακά τοπία των διάχυτων αστικών περιφερειών παρουσιάζουν καλύτερες συνθήκες ασφάλειας εξαιτίας του φόβου που παράγει η αραιή δόμηση και συχνά η ερημιά των τμημάτων της διάχυτης πόλης. Γι' αυτό ο Fransesc Munoz (2003) αποκαλεί τις περιοχές αυτές "Lock lifestyle", δηλαδή κλειδωμένος, κλειστός ή ασφαλής τρόπος ζωής. Για την παροχή αυτής της ασφάλειας χρησιμοποιούνται συστήματα ασφαλείας και συσκευές παρακολούθησης των χώρων, πολυσύνθετοι συναγερμοί (δημοφιλείς στην Ισπανία), ακόμα και επιθετικά κατοικίδια. Το 90 % της ζήτησης προϊόντων ασφαλείας προέρχεται από νοικοκυριά των προαστίων. Το «Lock lifestyle αναφέρεται στην εμμονή για προστασία και δημιουργία ασφαλών τοπίων». Η ανάγκη να ζει κανείς υπό την επιτήρηση ασφαλείας «αποτελεί σημάδι οικονομικής επιτυχίας και κοινωνικής αποδοχής» (F.Munoz, 2003:385). Κοινώς όσο πιο ασφαλής σχεδιάζεται να είναι μία γειτονιά ή ένα σπίτι τόσο πιο πολύτιμη θεωρείται.

Συμπερασματικά, οι μεσογειακές πόλεις θεωρούνται πηγές αστικής ποικιλότητας, διαφορετικότητας και συμπλέγματος σχέσεων. Επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στον εξωαστικό χώρο και παράγουν α-χωρικά τοπία. Η ανάπτυξη των διάχυτων περιαστικών περιοχών ορίζει ένα τοπίο παρηγμένο ως αγαθό και ως ευκολία.

Ιταλία

Έχοντας αναλύσει τη διάχυση που παρουσιάζουν οι μεσογειακές πόλεις και τα χαρακτηριστικά με τα οποία εμφανίζεται, θα αναφερθούμε ειδικότερα στην Ιταλία η οποία έχει να επιδείξει πολλά παραδείγματα πόλεων που ακολουθούν το φαινόμενο της διάχυσης.

«Το **Μιλάνο** έχει λίγους περισσότερους κατοίκους από το 1936, αλλά οι μετρήσεις αναφέρονται σε αυτούς που κοιμούνται στο Μιλάνο, όχι στους πολλούς που την ημέρα παραγεμίζουν τους δρόμους και τις πλατείες». Είναι σαφές πως ο Francesco Erbanì στο άρθρο “La città. Come cambia e come ci cambia la vita” (www.dsmlano.it/html/Pressroom/2004/10/rep4_1022_citta-cambia-la-vita.htm) επισημαίνει το φαινόμενο της ημερήσιας παλινδρόμησης προς τα μητροπολιτικά κέντρα. Στα πλαίσια αυτού του άρθρου δημοσιεύεται μία συνέντευξη του Guido Martinotti, Ιταλού Αστικού Κοινωνιολόγου, στην εφημερίδα La Repubblica (22/10/2004). Ο Martinotti αναγνωρίζει το Μιλάνο ως μετάπολη. Ορίζει τη μετάπολη (meta-city ή “città oltre”) ως «μία χωρική συγκέντρωση, η οποία υπερβαίνει όχι μόνο την αρχαία πόλη [...] αλλά και την ίδια πιο πρόσφατη μητροπολιτική περιοχή». Ο Francesco Indovina, Πολεοδόμος, μιλώντας για το Μιλάνο επισημαίνει πως πρόκειται για μία διάχυτη πόλη, για «μία συγκέντρωση δομημένης γης και δρόμων που μέρα με τη μέρα καταναλώνει εκτάρια εδάφους, τμήματα τοπίου μη ικανά να αναπαραχθούν... Το 1990 η συνολική αγροτική γη έφτανε τα 23 εκατομμύρια εκτάρια, ενώ το 2000 δε ξεπερνούσε τα 19 εκατομμύρια 700 χιλιάδες εκτάρια». (www.dsmlano.it/html/Pressroom/2004/10/rep4_1022_citta-cambia-la-vita.htm)

Η διάχυτη πόλη καταστρέφει και προσπερνά τα διοικητικά όρια, δεν είναι εύκολο να αναγνωριστεί ποιο τμήμα της κυβερνάται από ποιον. Ο Martinotti πιστεύει πως ο όρος πόλη, αναφερόμενος στις πόλεις της Ιταλίας, είναι σήμερα ανεπαρκής. «Δε λαμβάνει υπόψη του τις τροποποιήσεις των τελευταίων 50 χρόνων τουλάχιστον, όλες προσανατολισμένες προς τη μοναδική κατεύθυνση, την τεράστια διεύρυνση της αστικότητας». Ίσως οι πιο κατάλληλοι όροι για τη νέα αυτή αστική μορφή είναι «μη-τόπος, edge city, metropolitan fringe, urban realms» όπως άλλωστε αναφέρονται εκτός από τον Martinotti και στη διεθνή βιβλιογραφία. Είναι χαρακτηριστικό πως οι πόλεις του Μιλάνου, της Ρώμης, της Φλωρεντίας, της Νάπολης και του Τορίνο στην απογραφή του 2001 καταμετρούσαν τους ίδιους κατοίκους εν συγκρίσει με 20, 30 ακόμα και 50

χρόνων παλιότερα. Παρόλα αυτά το φαινόμενο που κυριαρχεί και στην Ιταλία όπως και στην Ελλάδα είναι η τάση εγκατάστασης προς την πόλη. Συνεπώς, οι περιοχές που κατοικούνται είναι οι νέες διάχυτες αστικές συγκεντρώσεις και όχι το κέντρο. Κατοικείται η περιφέρεια της πόλης. Οι κάτοικοι της ζώνης αυτής είναι «αστικοί χρήστες» (“city users”), δηλαδή άτομα που προέρχονται ή κατοικούν στις διάχυτες περιαστικές ζώνες αλλά χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και τις εξυπηρετήσεις του κέντρου. Αυτοί οι χρήστες κατακλύζουν το αστικό κέντρο καθημερινά. Αυτό διαφαίνεται άλλωστε και από τον ολοένα αυξανόμενο αριθμό αυτοκινήτων και από την εξάρτηση από αυτό. Από τη δεκαετία του 1960, η εξάπλωση των ιταλικών πόλεων και η διάχυση στις περιαστικές ζώνες συνοδεύτηκε από την εκτεταμένη χρήση του αυτοκινήτου. Μάλιστα ο Martinotti ονομάζει την ιταλική πόλη “car happy city”. «Η πόλη κατασκευάζεται με βάση την κινητικότητα[...]η πόλη είναι διάχυτη, ξεχειλίζοντας πέρα από τα όριά της, συμπεριλαμβανομένων των παραδοσιακών περιφερειών». Στη φάση αυτή καθίσταται σαφές πως τα κόστη ανεβαίνουν για όσους ζουν στις νέες διάχυτες συγκεντρώσεις: κόστη ενέργειας, καυσίμων, χρόνου, μόλυνσης. (G.Martinotti, www.dsmlano.it/html/Pressroom/2004/10/rep4_1022_citta-cambia-la-vita.htm)

Η ιταλική περιαστική ζώνη συντίθεται από διάφορα μορφολογικά στοιχεία: αεροδρόμια, οικισμούς, υποδομές για τον ελεύθερο χρόνο και την αναψυχή, εμπορικά κέντρα και ποικιλία δρόμων, σιδηροδρόμων. Η αλήθεια είναι πως δεν υπάρχει πια αρκετός χώρος πραγματικά ελεύθερος γύρω από τις μητροπόλεις και ιδιαίτερα γύρω από το Μιλάνο.

Οι κατοικίες των νέων αναπτύξεων, ιδίως στις περιαστικές ζώνες της βόρειας Ιταλίας, είναι πιο άνετες και τεχνολογικά πιο πλήρεις. Είναι συχνότερα μονοκατοικίες, στις οποίες κατοικούν μία ή δύο οικογένειες ανά οικοδόμημα. Οι συσκευές θεωρούνται απαραίτητες για εξοικονόμηση χρόνου, αλλά και για την κατανάλωση του εξοικονομημένου χρόνου. Υπάρχει σήμερα πληθώρα συσκευών διασκέδασης και ενημέρωσης (π.χ. play-station, internet, computer).

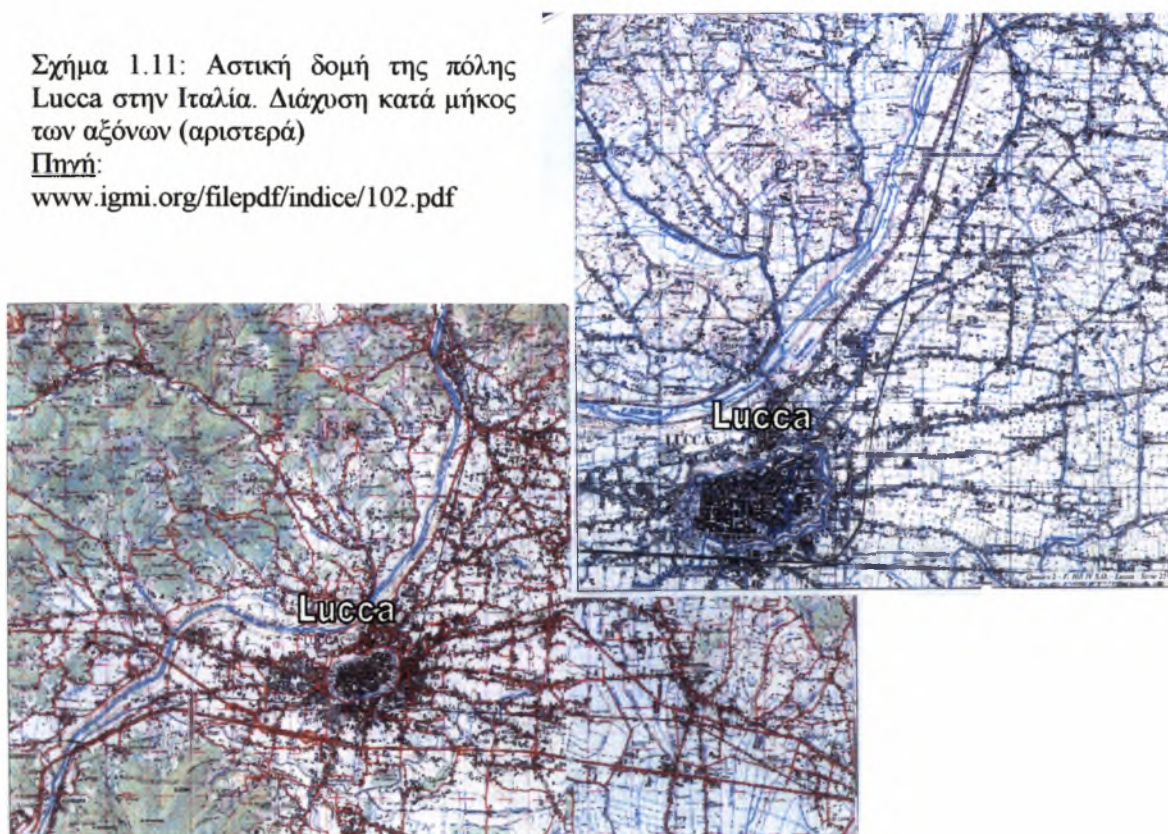
Το φαινόμενο της διάχυτης πόλης δεν είναι αποκλειστικό χαρακτηριστικό των μεγάλων πόλεων ή των πρωτευουσών των επαρχιών. Παράδειγμα διάχυσης στην περιαστική ζώνη αποτελεί και η μικρή ιταλική πόλη **Lucca**. Στις παρακάτω εικόνες φαίνεται η μορφή του ιστού της συμπαγούς πόλης και της διάχυτης πόλης στον περιαστικό χώρο.

Στην αριστερή φωτογραφία διακρίνεται εύκολα ο ιστορικός πυρήνας της πόλης στο εσωτερικό του δακτυλίου που σχηματίζουν τα ιστορικά τείχη. Έξω από τα τείχη διακρίνονται οι επεκτάσεις της πόλης που περιβάλλουν το συμπαγές κέντρο. Πέρα από τις επεκτάσεις, αναγνωρίζεται η μεγάλη εξάπλωση της πόλης προς τα δυτικά και ανατολικά. Παρατηρείται διάχυση της πόλης κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου (κόκκινο δίκτυο). Η δόμηση επεκτείνεται σε όλη την πεδιάδα ανάλογα με το ανάγλυφο. Στη δεξιά εικόνα, η οποία είναι προγενέστερη, απουσιάζει η διάχυτη δόμηση κατά μήκος των αξόνων και ξεχωρίζει ο περιαστικός χώρος ως υπαιθρος χώρος.

Σχήμα 1.11: Αστική δομή της πόλης Lucca στην Ιταλία. Διάχυση κατά μήκος των αξόνων (αριστερά)

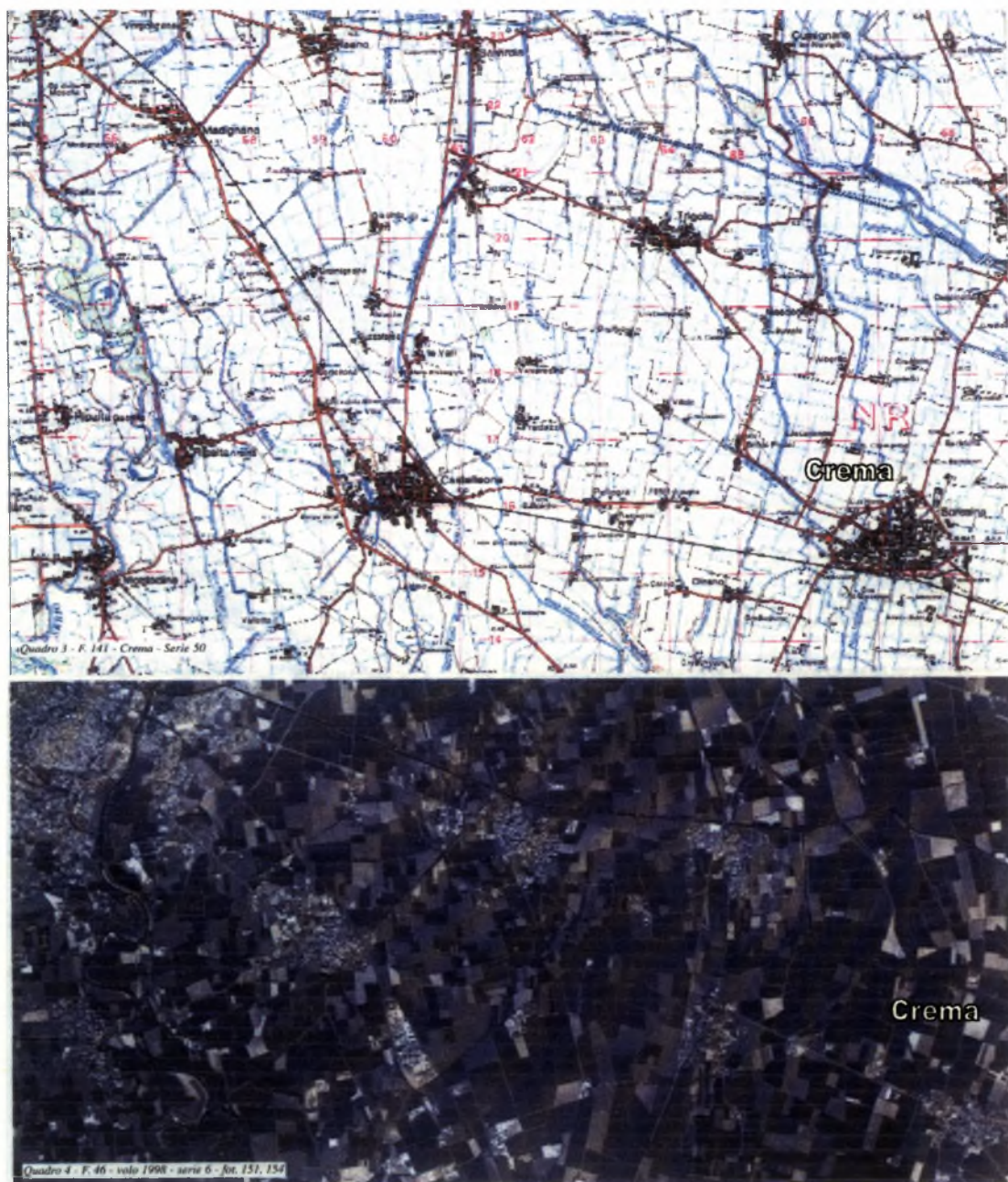
Πηγή:

www.igmi.org/filepdf/indice/102.pdf



Άλλο παράδειγμα διάχυτης πόλης στην Ιταλία αποτελεί η Crema, μικρή πόλη από άποψη λειτουργιών και πληθυσμού. Στο σχήμα 1.12 είναι εύκολα διακριτό το ιστορικό κέντρο που χωρίζεται από λεωφόρους και από το δρόμο που περικυκλώνει όλη την πόλη στη βάση των τειχών. Από την περιφέρειά της εξαπλώνεται ένα οδικό δίκτυο βασικών δρόμων που συμπλέκεται με δευτερεύον δίκτυο αρκετά ανεπτυγμένο. Στο πρωτεύον οδικό δίκτυο αναγνωρίζει κανείς συμπαγή κέντρα και στο δευτερεύον τους

νέους αστικούς πυρήνες. Παρατηρείται δηλαδή αστική ανάπτυξη που ακολουθεί το οδικό δίκτυο και υπερβαίνει τα όρια της πόλης.



Σχήμα 1.12: Αστική δομή της πόλης Crema, Ιταλία. Η πάνω εικόνα χρονολογείται στα 1979. Στην αεροφωτογραφία (κάτω), η οποία χρονολογείται στα 1998, εμφανίζεται η διάχυση κατά μήκος των οδικών αξόνων.

Πηγή: www.igmi.org/filepdf/indice/102.pdf

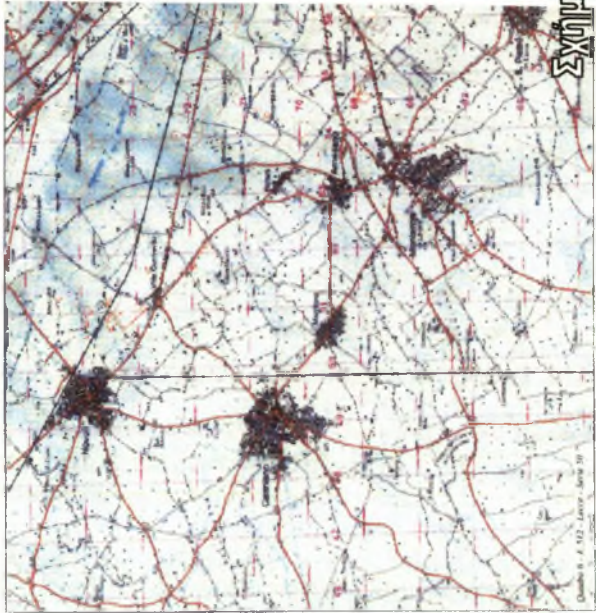
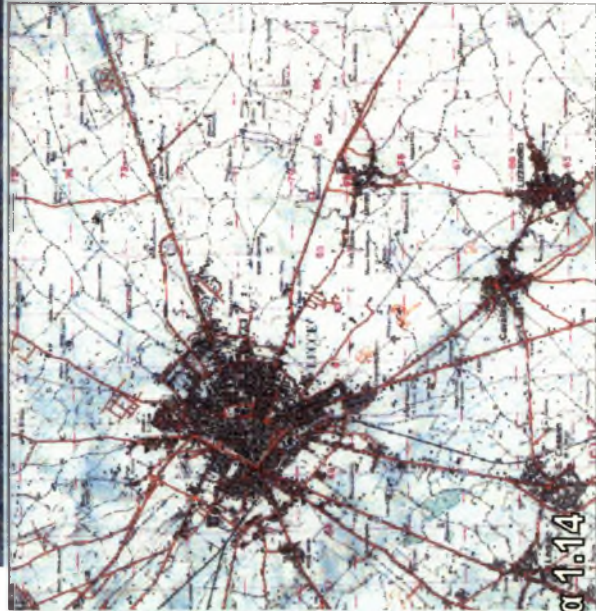
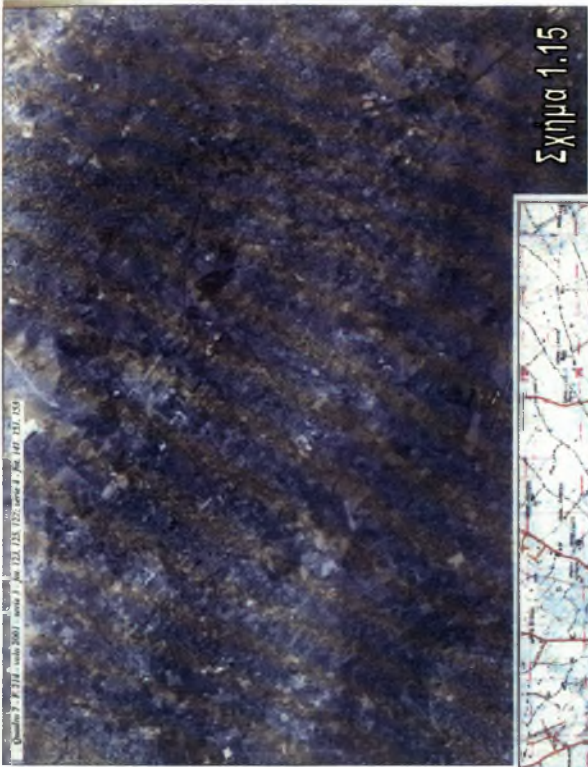
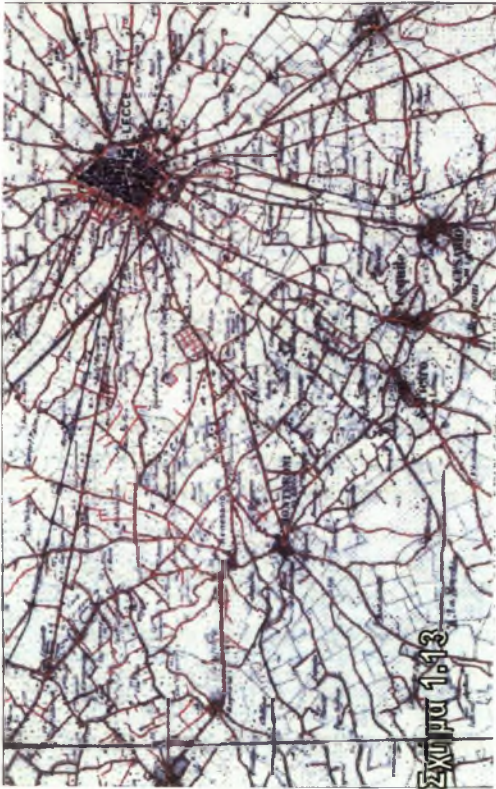
Το επόμενο παράδειγμα περιγράφει την πόλη **Lecce** στην Ιταλία (σχήματα 1.13, 1.14 και 1.15). Ο Bernardo Secchi, μιλώντας για τη διάχυτη πόλη στην επαρχία του Lecce και συγκεκριμένα για την περίπτωση του Salento δήλωσε πως

«όποιος παρατηρεί μια εικόνα του Salento επαρκώς λεπτομερή και τη θέσει σε αντιπαράθεση με μια ανάλογη απεικόνιση των σχετικών εδαφών στη δεκαετία του 1970 ή ακόμα πιο παλιά, θα εκπλαγεί από τη γρήγορη αλλαγή του τοπίου. Είναι σαν ένα σύννεφο να έχει σχηματιστεί μέσα ή ανάμεσα στα διάφορα αστικά κέντρα και κατά μήκος των πλαγιών... με μια πιο κοντινή παρατήρηση αυτό θα αντικατασταθεί από μικρά σπίτια... με μία οικογένεια, με κήπο ή από μικρά παραγωγικά κτίρια, συνδεδεμένα ή μη με ένα συγκρότημα κατοικιών». (Bernardo Secchi, στο Carlo Da Pozzo, "città diffuse", www.igmi.org/filepdf/indice/102.pdf)

Αν συγκριθούν οι εικόνες 1.13, 1.14 του 1977 και η αεροφωτογραφία 1.15 (2001) καθίσταται εμφανής η αύξηση των διαστάσεων των κέντρων. Το 2001 η πόλη είναι πιο διάχυτη.

Άλλο παράδειγμα διάχυσης παρουσιάζεται μέσα από τη μελέτη της απογραφής του 2001 για την **επαρχία της Βενετίας**, η οποία αποτελείται από 206 κατοικημένα κέντρα και 42 κατοικημένες περιαστικές περιοχές. Οι μελετητές παρατήρησαν ότι η ανοικοδόμηση απλώνεται σε όλο τον περιαστικό χώρο και μειώνει τις αποστάσεις των κέντρων και των περιαστικών περιοχών ενσωματώνοντας τις περιοχές αυτές μέσα στα κέντρα. Πρόκειται για την τυπική γεωγραφική εικόνα της Βενετίας. Στον πίνακα 1.3 παρουσιάζονται αναλυτικά το πλήθος των κατοικημένων κέντρων, των κατοικημένων περιαστικών περιοχών και των διασκορπισμένων κατοικιών. Για την αποσαφήνιση των διαφορών δίνεται ο ορισμός της κάθε έννοιας:

- Το κατοικημένα κέντρα αποτελούνται από συνεχόμενες κατοικίες ή κατοικίες στις οποίες παρεμβάλλονται οδοί, πλατείες που ορίζονται σε ακτίνα 70 μέτρων. Στα κέντρα αυτά υπάρχουν δημοτικές υπηρεσίες και χώροι συνάθροισης.
 - Οι κατοικημένες περιαστικές περιοχές είναι οι κατοικημένες τοποθεσίες δίχως χώρους συνάθροισης. Αποτελούνται από ομάδες κατοικιών, συνεχόμενων και κοντινών με ένα κενό διάστημα από σπίτι σε σπίτι όχι περισσότερο από 30 μέτρα.
 - Οι διασκορπισμένες κατοικίες βρίσκονται διασπαρμένες στο χώρο σε απόσταση τέτοια που να μην μπορούν καν να αποτελέσουν κατοικημένη περιοχή.
- (<http://www.provincia.venezia.it/coses/news/centri.html>)



Πηγή: www.igmi.org/filepdf/indice/102.pdf

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τον πληθυσμό των κατοίκων, τον αριθμό των κατοικιών και τον αριθμό των κτιρίων που εμφανίζονται α) στα κατοικημένα κέντρα, β) στις περιαστικές ζώνες και γ) στις διασκορπισμένες κατοικίες.

	2001				1991			
	Κατοι- κημένα κέντρα	Κατοικη- μένες περιαστικές περιοχές	Διασκορ- πισμένες κατοικίες	σύνολο	Κατοι- κημένα κέντρα	Κατοικη- μένες περιαστικές περιοχές	Διασκορ- πισμένες κατοικίες	σύνολο
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ								
επαρχία Βενετίας	88,1	4,1	7,8	100	85,9	3,9	10,2	100
Βένετο	85,2	5,7	9	100	81,9	6	12,1	100
Ιταλία	91	3	6	100	90,6	2,9	6,5	100
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ								
επαρχία Βενετίας	91	3,1	5,9	100	89,4	2,9	7,8	100
Βένετο	86,2	5,6	8,2	100	83,2	5,8	11	100
Ιταλία	89,3	3,7	6,9	100	88,6	3,7	7,7	100
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ								
επαρχία Βενετίας	83,9	5,8	10,2	100	—	—	—	—
Βένετο	80	8,4	11,6	100	—	—	—	—
Ιταλία	82,1	6,3	11,6	100	—	—	—	—

Πίνακας 1.3: Κάτοικοι, κατοικίες και κτίρια της επαρχίας της Βενετίας, του Βένετο και της Ιταλίας. Ποσοστιαία κατανομή ανά τύπο τοποθεσίας από το 1991 ως το 2001

Πηγή: <http://www.provincia.venezia.it/coses/news/centri.html>

Την τελευταία δεκαετία έχουν μειωθεί οι τοποθεσίες που καταχωρούνται ως διασκορπισμένες κατοικίες και ο πληθυσμός κατευθύνεται προς τις πόλεις, όχι όμως προς το κέντρο τους. Σήμερα οι πόλεις διευρύνονται και μάλιστα, τα επεκτεινόμενα όριά τους σε πολλές περιπτώσεις έχουν συμπεριλάβει περιοχές διασκορπισμένης κατοικίας. Στην αρχή της νέας χιλιετίας, στην επαρχία της Βενετίας το 88,1% του πληθυσμού έμενε στο κέντρο, το 4,1% στις περιαστικές περιοχές και το 7,8% σε

διάσπαρτες κατοικίες. Παρόλη την αυξημένη αστικοποίηση υπάρχουν ακόμα κοινότητες όπου πάνω από το 1/5 των πολιτών μένουν σε διάσπαρτες κατοικίες. Είναι με τη σειρά, το Cavallino-Treporti (28% του πληθυσμού σε διασκορπισμένες κατοικίες), το Annone Veneto (26%), το Campolongo Maggiore και η Cona (και τα δύο με 20%).

Εκτός από τις διάσπαρτες κατοικίες, σημειώνονται υψηλά ποσοστά κατοίκησης των περιαστικών ζωνών. Στην περιαστική ζώνη κατοικεί το 20% του πληθυσμού του Salzano, το 16% του πληθυσμού του Pramaggiore, το 13% του πληθυσμού του Scorzè και το 11% των πληθυσμών του Mirano και Campolongo Maggiore. (<http://www.provincia.venezia.it/coses/news/centri.html>)

	κατοικημένα κέντρα	Κατοικημένες περιαστικές περιοχές	διασκορπισμένες κατοικίες	σύνολο
Αριθμός κατοικημένων κέντρων / περιαστ. περιοχών	207	421	—	—
πληθυσμός	713.425	33.173	32.988	809.586
οικογένειες	279.655	11.277	21.157	312.089
κατοικίες	355.003	12.065	22.967	390.035
κατειλημμένες κατοικίες	277.542	11.198	20.955	309.695
κτίρια	132.446	9.223	16.108	157.777
κτίρια κατοίκησης	118.742	8.347	16.014	143.103

Πίνακας 1.4: Πληθυσμός, οικογένειες, κατοικίες, κτίρια ανά τυπολογία κατοικημένης περιοχής. Επαρχία της Βενετίας, Απογραφή 2001

Πηγή: <http://www.provincia.venezia.it/coses/news/centri.html>

Τα κέντρα χαρακτηρίζονται από διαφορετική οικοδομική τυπολογία: οι οικοδομές στεγάζουν πολλές οικογένειες. Η τυπολογία όμως αυτή αλλάζει καθώς πολλοί μετακομίζουν σε κατοικίες που μπορούν να στεγάσουν μία μόνο οικογένεια στις περιαστικές περιοχές και στις διασκορπισμένες κατοικίες. Σε επίπεδο επαρχίας,

καταγράφεται ένας μέσος όρος 2,7 οικογένειες ανά οικοδόμημα στα κέντρα και 1,3-1,4 οικογένειες στις περιφερειακές περιοχές και τις διασκορπισμένες κατοικίες. Η πυκνότητα κατοικίας σε όλη την Επαρχία της Βενετίας είναι 329 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, αριθμός πιο αυξημένος σε σχέση με το Veneto (246) και από το μέσο εθνικό όρο (189). Οι δήμοι με ισχυρά κέντρα και τη μεγαλύτερη πυκνότητα (πάνω από 800 κάτοικοι / km²) είναι η Spinea, το Martellago, το Fiesse d'Artico και το Stra. (<http://www.provincia.venezia.it/coses/news/centri.html>)

Σύμφωνα με το Ιταλικό Istituto di Cacciari, «η οικοδομική δραστηριότητα στην επαρχία της Βενετίας είναι η πιο αυξημένη της Ιταλίας». Το τοπίο συντίθεται από μικρούς δρόμους για τα οχήματα, από μονοκατοικίες συχνά πρόχειρα φτιαγμένες και από μονοκατοικίες ποιοτικότερες που στεγάζουν μία μόνο οικογένεια και περιλαμβάνουν αυλή και αποθήκες. Το ίδιο μοτίβο επικρατεί προς το Castelfranco Veneto. «Το τσιμέντο εισχωρεί στην εξοχή και την αστικοποιεί. Καταναλώνει το έδαφος, ένα αγαθό που δεν αναπαράγεται. Η διάχυτη πόλη δεν έχει ένα κέντρο, ούτε μια πλατεία με στοές και καμάρες ούτε ένα μνημείο για τους πεσόντες» (Erbani, http://spazioinwind.libero.it/wetland/La_citta_diffusa.htm)

Παλιότερα, ταξιδεύοντας στην επαρχία της Βενετίας έβλεπε κανείς τους λευκούς τοίχους των αριστοκρατικών κατοικιών που χωρίζονταν μεταξύ τους με κυπαρίσσια, τις Βενετσιάνικες βίλες και κενούς χώρους με χαμηλή βλάστηση. Σήμερα βλέπει αποθήκες, ακαλαίσθητες πρόχειρες κατασκευές. Στους αγροτικούς οικισμούς τα αγροτόσπιτα ("rustique"), αντικαθίστανται από μονοκατοικίες. (Erbani, 2002, http://spazioinwind.libero.it/wetland/La_citta_diffusa.htm)

Στην ιταλική περιφερειακή ζώνη, όλες οι νέες κεντρικότητες είναι ιδιωτικές. Τα μαγαζιά, τα πολυκέντρα, οι πλατείες όπως σχεδιάζονται στους περιβάλλοντες χώρους των εμπορικών κέντρων. Όλη λοιπόν η διάχυτη πόλη είναι αποτέλεσμα ιδιωτικών πρωτοβουλιών, ιδίως στις μητροπόλεις. Έχει ελάχιστες υπηρεσίες, εκτός αν θεωρήσουμε υπηρεσίες τα εμπορικά κέντρα ή αλλιώς τα «εμπορικά πάρκα». Πρόκειται για τους «μη-τόπους», όπως τους έχει χαρακτηρίσει ο Augé. Είναι «τύποι α-τοπικού», όπως χαρακτηρίστηκαν από τον Vittorio Gregotti. (Erbani, 2002, http://spazioinwind.libero.it/wetland/La_citta_diffusa.htm)

Άλλα παραδείγματα διάχυσης στην Ιταλία παρουσιάζονται στον αγροτικό χώρο της **Castellana** (Castelfranco Veneto και Treviso). Η διάχυτη ανάπτυξη στην περιοχή αυτή έχει καταναλώσει μεγάλες εδαφικές ενότητες. Η πόλη Castelfranco Veneto περιλαμβάνει τις ζώνες Castello di Godigo, την Vallà (βορειο-ανατολικά του Castelfranco Veneto) και τα περίχωρά της και τρίτον τις νότιες ζώνες (San Martino Lupari, νοτιοδυτικά του Castelfranco Veneto).

Η τοποθεσία της πεδιάδας έχει τα εξής χαρακτηριστικά, σύμφωνα με τον Giuseppe Busnardo (2003): είναι ομοιογενής, αντιμετωπίζει τις επιπτώσεις της διάχυτης πόλης, της κατανάλωσης του εδάφους και του τοπίου, της απώλειας της τοπικής ταυτότητας και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. (G.Busnardo, www.area7.ch/area7/leggirub.asp)

Διάχυτη πόλη θεωρείται και το **Bolzano**. «Το Bolzano παρουσιάζεται πάντα σαν η συνύπαρξη διαφορετικών πόλεων μέσα στην πόλη - το συμπαγές Bolzano πυκνά αστικοποιημένο, το τμηματικό Bolzano με τις αποθήκες για τη συλλογή μήλων, με τα εμπορικά μαγαζάκια αλλά επίσης με τις μικρές συγκεντρώσεις αυτάρκων κατοικιών διασκορπισμένων στα βουνά γύρω από την πόλη.» (Yorgos Simeoforidis, <http://architettura.supereva.com/files/20020108>) «Η λιτή χρήση του εδάφους ως πηγή σπάνια και πολύτιμη ωθεί σε διαδικασίες αύξησης της αστικής πυκνότητας». (Silvano Bassetti, “Habitat BZ01 – scenari per la città diffusa”, <http://architettura.supereva.com/files/20020108>)

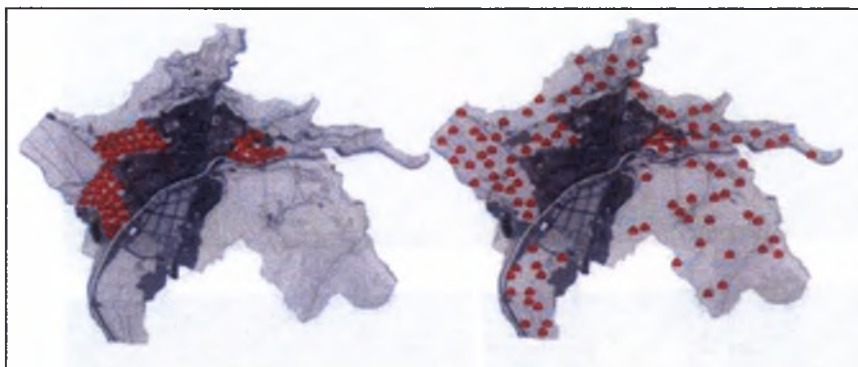
Η METROGRAMMA STUDIO πραγματοποίησε μια μελέτη (υπό τον τίτλο “Bolzano città contemporanea: 4 scenari metaprogettuali” <http://architettura.supereva.com/architetture/20020108>) για την πολεοδομική πραγματικότητα της ιταλικής αυτής πόλης. Ο στόχος της μελέτης ήταν η σύσταση τεσσάρων νέων δυναμικών σεναρίων που αφορούν στην εξάπλωση και την πυκνωση της σύγχρονης πόλης του Bolzano. Η πόλη παρουσίασε έντονη αστικοποίηση. Δεν πρόκειται για μία πόλη επίπεδη, συμπαγή και απλά περικυκλωμένη από βουνά. Πρόκειται για ένα σύμπλεγμα διαφορετικών πόλεων μέσα σε μία πόλη.



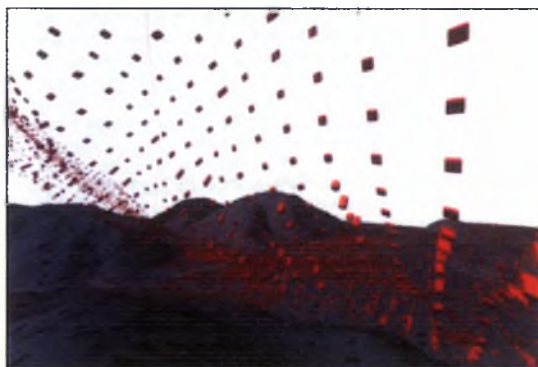
Σχήμα 1.16: Η πόλη Bolzano

Πηγή: <http://architettura.supereva.com/architettura/20020108>

Ο Bernardo Secchi είχε ορίσει τη σύγχρονη πόλη ως «τη νέα αστική μορφή, που συμπεριλαμβάνει την ιστορική πόλη, την μοντέρνα πόλη και τη διάχυτη πόλη». (<http://architettura.supereva.com/architettura/20020108>). Αν δούμε το Bolzano από αυτή τη σκοπιά συμπεραίνουμε πως είναι μία σύγχρονη πόλη που συνδυάζει την ταυτότητα του αστικού κέντρου με τα χαρακτηριστικά της διάχυσης στον περιαστικό χώρο.



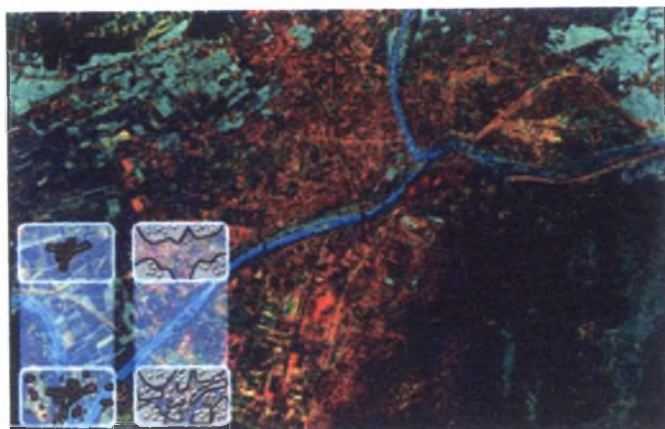
Σχήμα 1.17: Πόλη Bolzano: Αστική συγκέντρωση (αριστερά) - διάχυτες δραστηριότητες (δεξιά)



Σχήμα 1.18: Ανάγλυφο της πόλης Bolzano

Πηγή σχημάτων: <http://architettura.supereva.com/architettura/20020108>

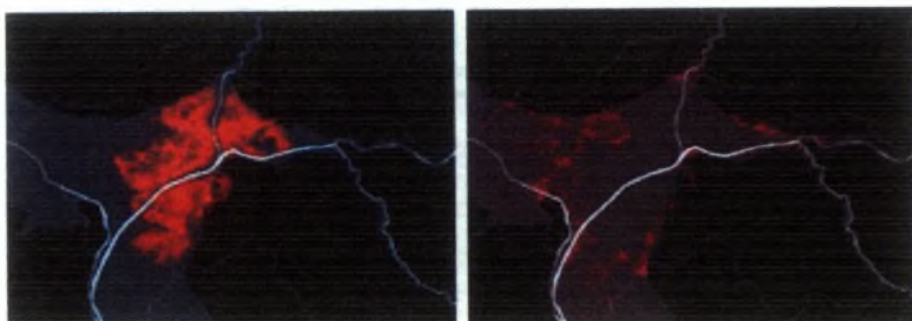
Η μελέτη αυτή κάνει πρόβλεψη για μελλοντική επέκταση και περαιτέρω διάχυση των δραστηριοτήτων. Η ομάδα του METROGRAMMA STUDIO κατέγραψε τα χαρακτηριστικά των διαφορετικών οικισμών του Bolzano.



Σχήμα 1.19: Αεροφωτογραφία της πόλης Bolzano.

Πηγή: <http://archtettura.supereva.com/architettura/20020108>

Η πόλη συνθέτει ποικιλία περιβάλλοντος και οικισμούς σε αγροτικές περιοχές, στις οριακές ζώνες της πόλης, σε ορεινές περιοχές και βεβαίως στην παραδοσιακή πόλη με τον παγιωμένο αστικό ιστό. Από τη μελέτη επισημαίνεται η αστική διάχυση, οι περιβαλλοντικές ιδιαιτερότητες της περιοχής και ο ετερογενής χαρακτήρας των οικισμών.



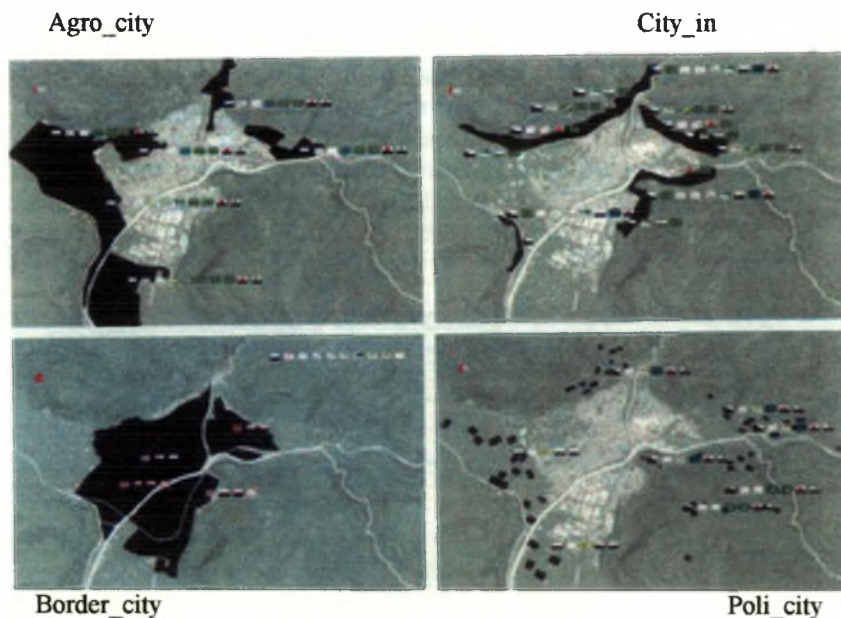
Σχήμα 1.20: Εδραιωμένη πόλη (αριστερά) - διάχυτη πόλη (δεξιά)

Πηγή: <http://archtettura.supereva.com/architettura/20020108>

Είναι εμφανής η ιδιαιτερότητα της ανάμιξης των παραπάνω χαρακτηριστικών. Η μελέτη παρουσιάζει μία πόλη με ποικιλία οικισμών, που είναι τμηματοποιημένη και διαιρεμένη, χωρίς καλά ορισμένα όρια. Η έρευνα μιλά για τέσσερα αρχέτυπα αστικού περιβάλλοντος, τέσσερις τρόπους κατοίκησης, τέσσερις τυπολογίες φυσικού χώρου: στην ουσία για τέσσερις πόλεις. Το Bolzano αποτελεί μία πόλη εκτεταμένη και διάχυτη.

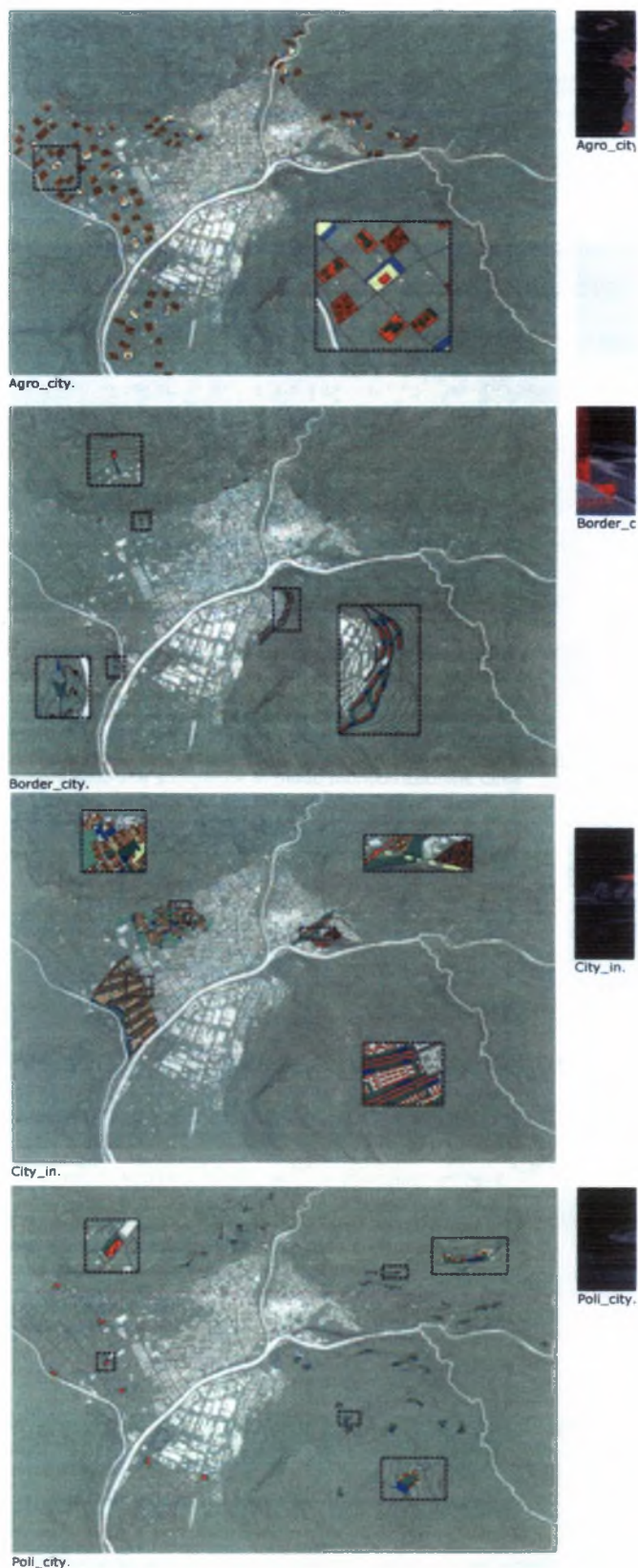
«Η δομή της είναι πολύπλοκη, πολυκεντρική, πολυσχηματική σε ένα χωρικό πλαίσιο αμείωτης πολλαπλότητας. Η πιο χαρακτηριστική μορφή της πόλης είναι το θραύσμα», το τμήμα. (“METROGRAMMA. Bolzano città contemporanea: 4 scenari metaprogettuali”, <http://architettura.supereva.com/architetture/20020108>)

Όσον αφορά τη μελέτη, έχουν απομονωθεί τέσσερις τυπολογίες από ένα σύμπλεγμα συστημάτων οδικού δικτύου, σιδηροδρόμων, ποταμών, συστημάτων πρασίνου: Η πολυκεντρική πόλη που εδράζεται στο βουνό ανάμεσα σε δάση και σε αγροτικούς κάμπους (poli_city), η παραγωγική πόλη με τις διάσπαρτες μικρο-ιδιοκτησίες στο πεδινό έδαφος της Adige (agro_city), η πόλη στα όρια των ορεινών όγκων που υψώνονται κατακόρυφα και καθηλωτικά (border_city) και η πόλη πυκνής κατοίκησης, η οποία αποτελείται από τους ιστορικούς οικιστικούς πυρήνες, από τις επεκτάσεις και από τους κενούς χώρους σε φάση μετασχηματισμού ή μελλοντικής εκμετάλλευσης (city_in).



Σχήμα 1.21: Bolzano: οι τέσσερις τυπολογίες σύμφωνα με τη METROGRAMMA STUDIO
 Πηγή: <http://architettura.supereva.com/architetture/20020108>

Στο σχήμα 1.22 απεικονίζονται τα αποτελέσματα της έρευνας της METROGRAMMA STUDIO. Στις εικόνες αυτές διαφαίνονται οι υποθέσεις για πιθανές μελλοντικές επεκτάσεις του αστικού κέντρου και οι διαχύσεις εκτός των ορίων ή πέρα από τις επεκτάσεις πόλεως για τις τέσσερις τυπολογίες χωριστά. Η διάχυση προβλέπεται να επεκταθεί προς την αγροτική περιοχή κατά μήκος του Adige με κατεύθυνση το Merano και το Trento.



Σχήμα 1.22 Bolzano: Προβλέψεις για μελλοντικές επεκτάσεις και διαχύσεις
Πηγή: <http://architettura.supereva.com/architettura/20020108>.

Η διάχυτη πόλη έχει τόσο οπαδούς όσο και αποδοκιμαστές. Η Tita Carloni στην κριτική της για τη διάχυτη πόλη παρουσιάζει ένα αρκετά χειροπιαστό παράδειγμα στο οποίο καθίσταται εμφανές πως η διάχυτη πόλη καταναλώνει αδηφάγα πολλά εκτάρια γης. Η πολυεθνική εταιρία Hugo Boss S.A. προτίθεται να κατασκευάσει ένα εμπορικό κέντρο 26000 μ³ στην τοποθεσία **Besario**, στην Ιταλία, η οποία ανήκει στην αγροτική ζώνη του Monte San Giorgio και πρόσφατα μάλιστα εισήλθε στην κληρονομιά της UNESCO. Όπως μπορεί κανείς να φανταστεί, οι οικολογικές οργανώσεις διαμαρτυρήθηκαν. Εις απάντηση των ανησυχιών των οικολογικών φορέων, η εταιρία προέβαλε τις θετικές εκροές της δημιουργίας του εμπορικού κέντρου: την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, για την ακρίβεια 250, και την ποιότητα του αρχιτεκτονικού σχεδίου του οικοδομήματος. (Tita Carloni, www.area7.ch/area7/leggirub.asp) Το ερώτημα βεβαίως που τίθεται είναι τι εννοούμε λέγοντας ποιοτική αρχιτεκτονική και πως την αντιλαμβάνεται ο καθένας υποκειμενικά. Και το ποιο σημαντικό, μπορεί η ποιοτική αρχιτεκτονική να αποκαταστήσει ή να αφήσει αντάξιο αντικαταστάτη έναντι του τοπίου και του φυσικού περιβάλλοντος που τροποποιείται ή καταστρέφεται; Μια τέτοια κατασκευή σίγουρα έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Συνοδεύεται από τεράστιες καταναλώσεις ενέργειας, πρώτων υλών και από υψηλό κόστος μεταφοράς και κατασκευής.

«Η διάχυτη πόλη έχει σκληρά χαρακτηριστικά» σύμφωνα με την Tita Carloni: μεγαλώνει με τρόπο ασυγκράτητο σε ανύποπτο και απρόβλεπτο χρόνο, «καταβροχθίζει το τοπίο...έχει κανείς την εντύπωση ότι κανένας μέχρι τώρα δεν έχει ανακαλύψει αποτελεσματικά αντίδοτα για αυτήν τη χωρική παθολογία». (Tita Carloni, www.area7.ch/area7/leggirub.asp)

Hong Kong

Παράδειγμα αστικής διάχυσης αποτελεί και το Hong Kong. Σύμφωνα με τον C P Lo (1997), η επανασύδεση του Hong Kong με την Κίνα το 1997 παρείχε μεγάλο αριθμό επιχειρηματικών ευκαιριών που αφορούσαν κυρίως σε υπηρεσίες όπως τράπεζες, εμπορικά λιμάνια, τηλεπικοινωνίες, αγορές κατοικίας και ασφαλιστικές εταιρίες. Η ανάπτυξη τέτοιου τύπου υπηρεσιών μετέτρεψε την οικονομία του Hong Kong από δευτερογενή σε τριτογενή.

Το κέντρο των οικονομικών δραστηριοτήτων του Hong Kong ήταν το εσωτερικό λιμάνι (Victoria Harbor) και για αυτό η περιοχή γύρω από το λιμάνι αναπτύχθηκε ιδιαίτερα. Αυτή η κεντροποιημένη ανάπτυξη διατηρήθηκε ως το 1971 όταν αναπτύχθηκαν δραστηριότητες και δημιουργήθηκαν συγκεντρώσεις πληθυσμών στις Νέες Περιοχές. Η δημιουργία αυτών των νέων πόλων αποτελεί το πρώτο βήμα που πραγματοποιήθηκε στο Hong Kong με σκοπό την αποκέντρωση. Αυτές οι νέες πόλεις δεν ήταν αυτάρκειες. Χρησιμοποιούνταν περισσότερο σαν “κοιτώνες”. Ήταν δηλαδή περιοχές κατοικίας. Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών δούλευαν στο κέντρο και έτσι ήταν αναγκασμένοι να πραγματοποιούν ημερήσια ταξίδια από και προς τον τόπο εργασίας τους. Οι περισσότεροι κάτοικοι εργάζονταν στην περιοχή γύρω από το λιμάνι και εξυπηρετούνταν από υπηρεσίες του κέντρου, αφού δεν υπήρχαν τέτοιου είδους υπηρεσίες στις περιοχές κατοικίας τους.

Από το 1981, μετά την αποπεράτωση 6 Νέων Περιοχών, η αποκέντρωση άρχισε να γίνεται πιο έντονη. Το σύστημα μαζικής μεταφοράς το οποίο λειτούργησε το 1982 διευκόλυνε τη μετακίνηση των ατόμων κυρίως σε περιοχές μακριά από το λιμάνι. Οι υπάρχουσες Νέες Περιοχές τελειοποιήθηκαν και δημιουργήθηκαν νέες με φθηνή αγορά κατοικίας. Το σιδηροδρομικό σύστημα ολοκληρώθηκε το 1988 στις βορειο-δυτικές Νέες Περιοχές και έτσι επισπεύσθηκε η αποκέντρωση και μάλιστα προς τις περιοχές που έπασχαν από μεταφορικές υποδομές. Η αποκέντρωση και η τάση εξάπλωσης του Hong Kong είχε ήδη αρχίσει να κατακτά τον περιαστικό χώρο.

Από το 1997 είναι υπό κατασκευή άλλες δύο νέες πόλεις που αναμένονται να είναι έτοιμες το 2010 η πρώτη (Tseung Kwan O New Town) και το 2011 η δεύτερη (Tung Chung New Town). Η κατασκευή αυτών των νέων πόλεων, και ιδιαίτερα η δεύτερη, θα εξυπηρετεί και το αεροδρόμιο, κοντά στο Chek Lap Kok. (C P Lo, 1997) Αυτές οι νέες αναπτύξεις στην περιφέρεια και όχι στον αστικό πυρήνα ήταν πραγματικές αποδείξεις μιας πολιτικής αποκέντρωσης και αυτονομίας, αφού οι νέες πόλεις σχεδιάζονταν με τέτοιο τρόπο, ώστε να αρθεί η εξάρτησή τους από τον αστικό πυρήνα.

Στα πλαίσια της πολιτικής αποκέντρωσης, η κυβέρνηση αποφάσισε το 1997 τη δημιουργία νέου αεροδρομίου (στο Chek Lap Kok) και τη μεταφορά του παλιού αεροδρομίου (Kai Tak) από την εσωτερική περιοχή του λιμανιού στο νέο αεροδρόμιο στην εξωτερική περιοχή του λιμανιού στα δυτικά. Έτσι ενίσχυσε την τάση εξάπλωσης

της αστικής δόμησης προς τα δυτικά. Η μεταφορά του αεροδρομίου έδωσε τη δυνατότητα αναβάθμισης της αστικής περιοχής γύρω από το λιμάνι Victoria Harbor (εσωτερική περιοχή του λιμανιού). (C P Lo, 1997).

Στην περίπτωση του Hong Kong, η εξάπλωση της πόλης στηρίχθηκε σε συγκεκριμένη πολιτική. Η πολιτική αυτή ώθησε δραστηριότητες και κατοικία εκτός της πόλης και οδήγησε στην εξάπλωσή της. Άλλες πολιτικές ενθάρρυναν τη χαμηλή πυκνότητα των βιομηχανιών και των επιχειρήσεων, ενώ ενισχύονταν τα περιφερειακά επιχειρηματικά κέντρα. Η μεταφορά δημόσιων υπηρεσιών και διοίκησης (κυβερνητικά γραφεία) στον περιαστικό χώρο οδήγησε στην αναβάθμιση της περιαστικής περιοχής

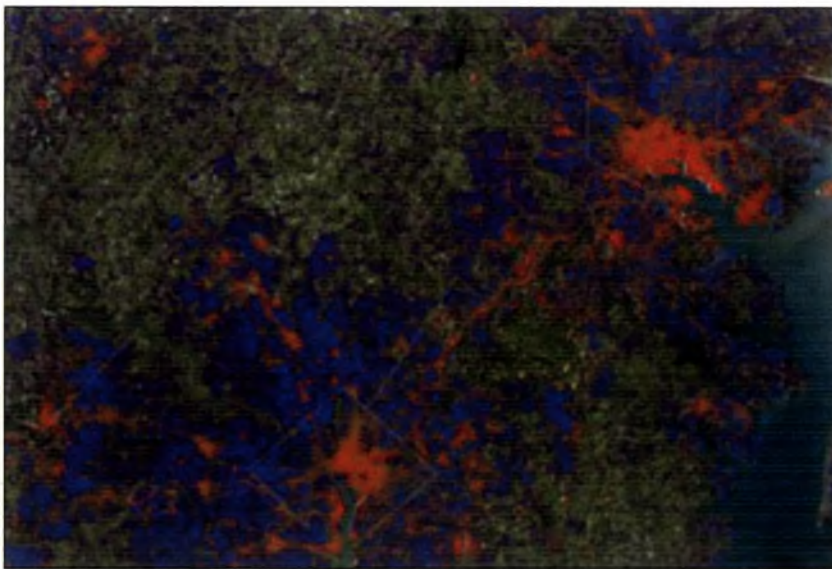
Η ασκούμενη πολιτική οδήγησε στην κατάκτηση του εξωαστικού χώρου, στην ενίσχυση της πολυκεντρικής δομής και στη δημιουργία ιεραρχημένων νέων κέντρων. Οι νέες πόλεις συγκεντρώνουν σήμερα, περισσότερες υπηρεσίες και εμπόριο και χαρακτηρίζονται από ποικιλία χρήσεων γης και διάχυση δραστηριοτήτων. Έχει επέλθει πληθυσμιακή αύξηση στις περιοχές αυτές και έχουν αυξηθεί οι ροές (προς την εργασία και προς τις υπηρεσίες) μεταξύ των νέων πόλεων.

Αμερική

Διάχυτη αστική μορφή χαρακτηρίζει και την Αμερικανική πόλη της **Βαλτιμόρης**. Η Βαλτιμόρη είναι εμπορική πόλη με βιομηχανικό λιμάνι. Βρίσκεται στη Βόρεια Maryland των ΗΠΑ, κοντά στη Washington. Στην απογραφή του 1990 καταμετρούσε 736.000 κατοίκους. (D. Munro, 1995:65) Σύμφωνα με τα δημογραφικά αρχεία του 2000, η πόλη της Βαλτιμόρης συγκέντρωνε πληθυσμό 643.000 κατοίκων, ενώ στα προάστια και την περιαστική της ζώνη κατοικούσαν 1.843.000 άτομα. Η αναλογία των κατοίκων που ζούν στα προάστια και την ευρύτερη περιοχή προς τους κατοίκους του αστικού κέντρου είναι 3 προς 1. Όσον αφορά στην απασχόληση, η πόλη της Βαλτιμόρης καταγράφει 457.000 θέσεις εργασίας, ενώ η ευρύτερη περιοχή 900.000 θέσεις. Τόσο το αστικό κέντρο όσο και η ευρύτερη περιοχή έχουν περισσότερες θέσεις εργασίας από ότι εργαζόμενους, οπότε πολλοί παλινδρομούν καθημερινά προς την Βαλτιμόρη με σκοπό την εργασία. Η Μητροπολιτική περιοχή της Βαλτιμόρης παρέχει εκροή εργαζομένων προς την Washington. Ο αριθμός των κατηλλειμμένων κατοικιών το 2000 ήταν 242.000 κατοικίες για το αστικό κέντρο και 942.000 για την ευρύτερη ζώνη. (<http://www.lai.org/go/library/publications/Baltimore1.html>). Συγκρίνοντας τις

απογραφές 1990 και 2000 παρατηρείται μείωση του πληθυσμού στο κέντρο της πόλης και αύξηση στην περιαστική ζώνη. Πολλοί κάτοικοι του κέντρου έχουν μετεγκατασταθεί στην περιαστική ζώνη, όπως εξηγείται και από την αύξηση των κατειλημμένων κατοικιών και παλινδρομούν καθημερινά είτε προς το κέντρο της Βαλτιμόρης είτε προς την Washington.

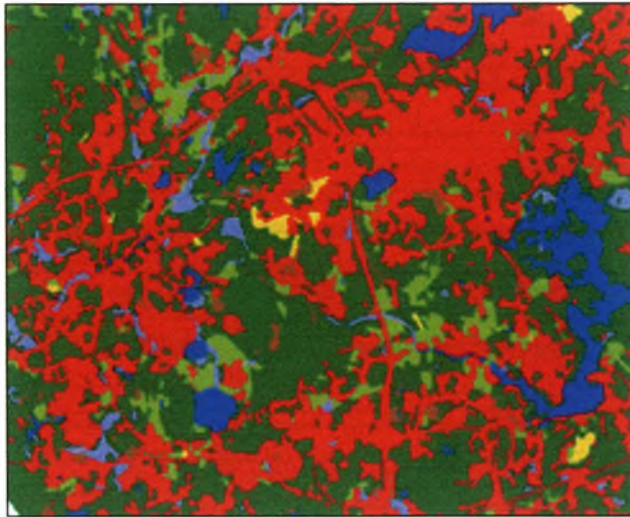
Στην παρακάτω δορυφορική εικόνα (σχήμα 1.23) φαίνεται η πόλη της Βαλτιμόρης. Με κόκκινο χρώμα σημειώνονται οι αστικοί πυρήνες. Δεξιά βρίσκεται ο αστικός πυρήνας της Βαλτιμόρης και αριστερά ο πυρήνας της Washington. Με μπλε απεικονίζονται τα προάστια και οι διαχύσεις στην περιαστική ζώνη και με πράσινο τα δάση και η εξοχή. Παρατηρείται λοιπόν επέκταση της πόλης της Βαλτιμόρης στην περιαστική της ζώνη αλλά και κατά μήκος της οδικής σύνδεσης που την ενώνει με την Washington. Η τελευταία παρουσιάζει επίσης εντονότατο βαθμό διάχυσης προς τα βόρεια και βορειοδυτικά του αστικού πυρήνα. Οι δύο διάχυτες πόλεις τείνουν να ενοποιηθούν όπως φαίνεται από τη δορυφορική φωτογραφία, αφού κατά μήκος του οδικού άξονα σύνδεσης της Washington με την Βαλτιμόρη οι διάχυτες ζώνες των πόλεων συγκλίνουν.



Σχήμα 1.23: Διάχυση στη Washington (αριστερή αστική συγκέντρωση) και τη Βαλτιμόρη (δεξιά αστική συγκέντρωση)

Διάχυση παρουσιάζει και η πολιτεία **Massachusetts** στις Βορειο-ανατολικές ΗΠΑ. Παρακάτω φαίνεται σε αεροφωτογραφία η πολιτεία. Με κόκκινο φαίνονται οι διάχυτοι αστικοί σχηματισμοί, ενώ με πράσινο, τα δάση ή οι αγροτικές εκτάσεις. Παρατηρούμε

πως δεν σημειώνονται σαφή όρια πόλεων. Ο βαθμός διάχυσης είναι μεγάλος και χαρακτηρίζει όλη την πολιτεία.



Σχήμα 1.24: Διάχυση των Massachusetts

Γενικά, είναι αποδεκτό ότι οι μητροπολιτικές περιοχές των πλούσιων αποβιομηχανοποιημένων οικονομιών διασκορπίζονται ολοένα και περισσότερο εκτός των μητροπολιτικών πυρήνων. Για το λόγο αυτό δεν προκαλεί έκπληξη ότι το San Diego, το Los Angeles, το Phoenix και άλλες πόλεις στη Δυτική και Νότια Αμερική είναι χωρικά διάχυτες και καταλαμβάνουν τεράστιες εκτάσεις. Οι περισσότεροι άλλωστε κάτοικοι είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν μεγάλα ποσά για ένα σπίτι σε περιοχή χαμηλής πυκνότητας. (M.Webber,1998)

Στην Αμερική και σε γοργά αναπτυσσόμενες χώρες υπάρχουν ενεργές αγορές που επηρεάζουν τους κανονισμούς των χρήσεων γης. Με το ανάλογο κόστος, οι νόμοι μπορούν να τροποποιηθούν και τελικά η νέα καταλαμβανόμενη γη του περιβαλλοντικού χώρου να υπακούει στις προϋποθέσεις των αγοραστών. Άλλωστε, επειδή η Αμερικανική διοίκηση είναι τόσο αποκεντρωμένη και επειδή καμία κεντρική αρχή δε μπορεί να συντονίσει τους ελέγχους ή τις αποφάσεις σχετικά με τις χρήσεις γης, οι Αμερικανοί εξαρτώνται από τις ενέργειες των διαχειριστών και πωλητών εγγείου ιδιοκτησίας και της πολιτικής που ακολουθεί η αγορά. Οι νέες αναπτύξεις αντανakλούν τα αποτελέσματα από τις επιροές των κτηματομεσιτών και τις προτιμήσεις των καταναλωτών παρά των νομικών πλαισίων σχεδιασμού. (M.Webber,1998). Επομένως, η κατανάλωση νέων εκτάσεων στις περιβαλλοντικές ζώνες οφείλεται στη συνεργασία πολλών ιδιωτικών παραγόντων και όχι στις δημόσιες πρωτοβουλίες.

Τη διάχυτη μορφολογία των Αμερικανικών πόλεων και ιδιαίτερα της μητροπολιτικής περιοχής του Los Angeles ακολουθούν και άλλες μεγάλες πόλεις του κόσμου όπως το Sao Paolo, το Randstad, η Jakarta και η Bangkok καθώς και οι πόλεις που αποτελούν κόμβους δικτύων (θαλάσσιων, αεροπορικών, οδικών και μεταφορικών). «Μεταξύ των μεγαλουπόλεων στις αναπτυσσόμενες χώρες, η δομή της Jakarta και της Bangkok, μοιάζουν με τη διάχυτη δομή του San Diego.» (M. Webber, 1998:202) Χαρακτηρίζονται από διάχυτη αστική δομή και χαμηλή πυκνότητα. Η διάχυση αποτελεί τάση σήμερα, γεγονός που καταδεικνύει τη δυναμική της αλλά και τις παγκόσμιες τεχνολογικές και μορφωτικές προσταγές, στις οποίες οι κοινωνίες δεν μπορούν να αντισταθούν. (M. Webber, 1998)

Ο Webber (1998:206) πιστεύει ότι «η τάση προς τη χωρική διάχυση είναι σύμπτωμα γενικότερης παραγωγικότητας και ευρύτερης κατανομής του πλούτου – η χωρική διάχυση είναι ένα σημάδι προόδου». Αν αυτό ισχύει τότε η διάχυτη πόλη σίγουρα θα εδραιωθεί και θα υιοθετηθεί η μορφή της και από άλλες μικρότερες πόλεις.

1.3.2 Μειονεκτήματα της διάχυσης

Παρόλο που η διάχυτη πόλη αποτελεί έκφραση του σύγχρονου τρόπου ανάπτυξης των πόλεων, εκτός από ανάπτυξη δημιουργεί και ανεπιθύμητες επιπτώσεις.

- Τα προβλήματα και οι προκλήσεις που θέτει η εξαπλωμένη πόλη είναι ποιοτικά. Δηλαδή κατά πόσο είναι ικανός ένας σχεδιαστής, ένας αρχιτέκτονας ή ένας χωροτάκτης πολεοδόμος να εκτιμήσει την ποιοτική αξία της διάχυτης πόλης και με βάση ποιά κριτήρια. «Στη διάχυτη πόλη ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός μοιάζει να μάχεται σε συνθήκες ανικανότητας» δηλώνουν ο Luca Dal Pozzolo και ο Piergiorgio Tosoni στο διεθνές συνέδριο για το σχεδιασμό στη διάχυτη πόλη. (Dal Pozzolo & P. Tosoni, www2.polito.it/ricerca/urbananalysis/conv/c_diff.html)
- Δεν υπάρχουν φορείς που να αναλαμβάνουν τον πολιτιστικό σχεδιασμό των διάχυτων περιοχών, οι οποίες μάλιστα έλκουν ολοένα και περισσότερο πληθυσμό για κατοικία ή για καταναλωτικές δραστηριότητες. Δεν πρέπει να αφηθεί η πολιτιστική ζωή μόνο σε ότι ορίζουν οι πολυκινηματογράφοι των διάχυτων περιοχών, μιας και δεν καλύπτουν όλο τον τομέα του πολιτισμού. Δεν υπάρχουν σήμερα πολιτικές για τον πολιτισμό στις διάχυτες περιοχές.
- Η διάχυση θεωρείται ανεπιθύμητη από περιβαλλοντική, οικονομική και ως ένα βαθμό κοινωνική άποψη.

- Η τμηματική οίκηση που παρουσιάζεται στην περίπτωση διάχυσης καταβροχθίζει τη γη για την οποία ο καθένας αισθάνεται κυρίαρχος και ιδιοκτήτης και την ορίζει κατά βούληση.
- Είναι αδύνατον να σχεδιαστούν αστικοί ιστοί, μιας και η διάχυτη πόλη είναι στην ουσία ο καρπός από τις χιλιάδες μικροαποφάσεις που παίρνει ο κάθε ιδιώτης ξεχωριστά και όχι με βάση κάποιο θεσμικό ή σχεδιαστικό πλαίσιο. Το γεγονός αυτό περιορίζει το σχεδιασμό αλλά και τις γραφειοκρατικές διαδικασίες αποτύπωσης, νομιμοποίησης και ελέγχου. «Είναι αδύνατον να σχεδιαστεί μία κεντρικότητα έξω από τον ιστό». (Dal Pozzolo & P.Tosoni, www2.polito.it/ricerca/urbananalys/conv/c_diff.html).
- Οι πραγματοποιού-μενες επεκτάσεις, η δυσκολία προστασίας των ιστορικών πυρήνων και η χαμηλή ποιότητα και αισθητική των νέων κτισμάτων είναι προβλήματα που ξεπροβάλλουν με την πρώτη ματιά στη διάχυτη πόλη.
- Η αραιή περιαστική δόμηση δεν παρέχει την ασφάλεια που παρέχει το συμπαγές κέντρο. Έτσι, σήμερα έχει εισαχθεί ο όρος «Lock living» (F.Munoz, 2003), ο οποίος αναφέρεται στη σημαντικότητα του σχεδιασμού ασφαλείας, που καταναλίσκεται ως αγαθό στα νέα προαστιακά κατοικημένα τοπία.
- Η ζώνη της μη-πόλης και της μη- εξοχής που καταναλώνει τα αστικά αγαθά και τις αστικές εξυπηρετήσεις και παρουσιάζει ένα χώρο χωρίς πολιτιστικές πολιτικές, κατηγορείται για την απώλεια της τοπικής ταυτότητας.
- Η αστική μορφή των διάχυτων περιοχών διέπεται από εξαιρετική απλότητα.
- Οι νέες διάχυτες γειτονιές που σχηματίζονται, χαρακτηρίζονται και από απλότητα κοινωνικής δομής. Επικρατεί μία συγκεκριμένη τυπολογία αστικού πληθυσμού: ζευγάρια με παιδιά ή χωρίς, τα οποία μεταξύ τους παρουσιάζουν τις ίδιες επαγγελματικές ικανότητες και τις ίδιες καταναλωτικές συνήθειες.
- Θεωρείται αδύνατο να επιτευχθεί πλήρης κάλυψη των διάχυτων περιοχών με μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Τα υψηλά κόστη των γραμμικών υποδομών (αυτοκινητόδρομοι, δευτερεύον δίκτυο, αποχετευτικό δίκτυο, δίκτυο ύδρευσης, ηλεκτρισμού και καλωδιακές γραμμές) και των υπηρεσιών από σπίτι σε σπίτι (αποκομιδή απορριμμάτων, εκχιονισμός, σχολικά και συγκοινωνιακά λεωφορεία) είναι περαιτέρω αδυναμίες της διάχυτης πόλης.

- Το υψηλό κόστος σε χρόνο και χρήμα για τη μετάβαση από και προς την εργασία, το μητροπολιτικό κέντρο (Webber, 1998)
- Το πιο σημαντικό μειονέκτημα της διάχυτης πόλης είναι η μείωση της αναγνωσιμότητας της διάχυτης περιοχής. «Οι γραμμές της βάσης του τοπίου υφίστανται διακοπές, τμηματοποιήσεις, βιαιότητες» (Dal Pozzolo & P.Tosoni, www2.polito.it/ricerca/urbananalysis/conv/c_diff.html)
- Άλλα μειονεκτήματα της διάχυσης είναι η υψηλή κατανάλωση καυσίμων, η αύξηση της αέριας ρύπανσης και η κατανάλωση γης για τις ανάγκες δικτύων και υπηρεσιών που αφορούν το αυτοκίνητο. Επίσης, η περιθωριοποίηση όσων δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικό αυτοκίνητο ή δεν μπορούν να οδηγήσουν, δηλαδή οι ανάπηροι, οι ηλικιωμένοι και τα παιδιά, οι οποίοι είναι πιο περιορισμένοι χωρικά. Αυτή η ομάδα ανθρώπων είτε μετακινείται με τη δυσκίνητη δημόσια συγκοινωνία είτε θυσιάζει χρήματα από το χαμηλό τους εισόδημα για την αγορά, τη ναύλωση ή λειτουργία ενός αυτοκινήτου. (P.Fillion, Tr.Bunting & K.Warriner 1999)
- Στη διάχυτη πόλη έχουν αναδυθεί ως χώροι συνεύρεσης οι μικρο-χώροι στο διάχυτο ιστό, όπου οι κοινωνικές ομάδες και τα άτομα συναθροίζονται καθημερινά όπως τα bar, τα βιβλιοπωλεία της γειτονιάς κ.α. Δεν υπάρχουν κάποιοι πολιτιστικοί χώροι ή δημόσιοι υπαίθριοι χώροι ως χώροι συνεύρεσης. Έχει αναδυθεί ο κοινωνικός ρόλος των εμπορικών κέντρων, τα οποία βιώνονται ως τόποι συνεύρεσης κυρίως ομάδων (νέων ή οικογενειών και λιγότερο ατόμων). (Marco Torres, www.iuav.edu/daest/attivita/ricerca/torres97.html)
- «Πολλοί προβλέπουν ότι μετά από ένα σημείο θα διαπιστωθεί η κατάπτωση... Η διάχυτη πόλη είναι εξαπλωμένη και κονιορτοποιημένη» (Fr. Erbanì, http://spazioinwind.libero.it/wetland/La_citta_diffusa.htm)
- Θεωρείται πως η αύξηση των αυτοκινήτων οφείλεται ως ένα βαθμό στη διάχυση μιας και οι χρήστες όπως και τα ημερήσια ταξίδια έχουν αυξηθεί. Η αύξηση αυτή επιβαρύνει το περιβάλλον με περισσότερα καυσαέρια. Έτσι, τα τελευταία χρόνια έχουν ιδρυθεί περιβαλλοντικοί οργανισμοί κατά της εδαφικής κατανάλωσης, κατά της κατάχρησης των αποθεμάτων νερού και κατά των καυσαερίων που εκπέμπουν τα πολυπληθή πλέον αυτοκίνητα. Τέτοιοι οργανισμοί είναι ο WWF, ο Legambiente, ο Italia Nostra, ο il Fai, η Greenpeace

και ο πολύ δραστήριος και αποτελεσματικός οργανισμός Polis. (F.Erbani, http://spazioinwind.libero.it/wetland/La_citta_diffusa.htm)

1.3.3 Πλεονεκτήματα της διάχυσης

- Ο κάτοικος της διάχυτης πόλης απολαμβάνει μεγαλύτερη ποικιλία ιδιωτικών επιλογών κατανάλωσης
- Ζει σε περιβάλλον που είναι πιο κοντά στη φύση
- Ζει σε χαμηλής πυκνότητας περιοχές, με ιδιωτικότητα και ησυχία
- Έχει πρόσβαση σε οδικό δίκτυο ταχείας κυκλοφορίας και έτσι εξοικονομεί χρόνο.
- Εξυπηρετείται από τις νέες κεντρικότητες
- Στη διάχυτη περιαστική ζώνη επικρατεί ομοιογένεια κατοίκων και αμιγής κοινωνική ταυτότητα της ‘γειτονιάς’, γεγονός που ενθαρρύνει τις διαδικασίες κοινωνικής αναπαραγωγής για τους απογόνους δεύτερης και τρίτης γενιάς.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Η Τυπολογία της Διάχυτης Πόλης

Η διάχυτη πόλη παρουσιάζεται με δύο μορφές στο σύγχρονο αστικό προσκήνιο. Παρατηρείται α) διάχυση κατοικιών στον περιαστικό χώρο και β) διασπορά εξωαστικών εμπορικών και ψυχαγωγικών πολυ-κέντρων και άλλων κεντρικών λειτουργιών, τα οποία δημιουργούν «νέες κεντρικότητες». (Gospodini, 2006, Forthcoming)

2.1 Διασπορά κατοικίας στον περιαστικό χώρο

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Βορειο-αμερικανικές πόλεις υφίστανται τη σταδιακή αποκέντρωση των δραστηριοτήτων. Ο νέος διάχυτος τρόπος ανάπτυξης συνάδει με τις προτιμήσεις των κατοίκων και ανταγωνίζεται τις ισχυρότερες αστικές δομές της Βόρειας Αμερικής. Η εγγύτητα δεν έχει ιδιαίτερη σημασία αφού οι μεταφορές γίνονται με το αυτοκίνητο. Τη δεκαετία του 1980 ήταν κοινά αποδεκτό πως οι Καναδικές πόλεις ήταν λιγότερο διάχυτες σε σχέση με τις λοιπές των ΗΠΑ. Τη δεκαετία του 1990 η κατάσταση ανατρέπεται και η αστικοποίηση στον Καναδά οδηγείται σε διάχυση.

Μια από τις πιο διάχυτες Καναδικές μητροπολιτικές περιοχές αποτελεί η μητροπολιτική περιοχή του Kitchener, η οποία βρίσκεται 100 χιλιόμετρα δυτικά του Τορόντο. Στην περίπτωση του Kitchener η διάχυση αφορά κυρίως την κατοικία. Σύμφωνα με τους P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, (1999) η απόφαση εγκατάστασης σε μια περιοχή συνδέεται με τρεις παράγοντες: α) το χώρο, β) τον τόπο και γ) την εγγύτητα. Η έννοια «χώρος» αναφέρεται στην αναγκαιότητα εξασφάλισης πρόσβασης στις δραστηριότητες μέσα στο μητροπολιτικό εύρος, στα πλαίσια αποδεκτού κόστους και εύλογου χρόνου ταξιδιού. Η έννοια «τόπος» είναι περισσότερο συνδεδεμένη με την αρχιτεκτονική, το τοπίο και την κοινωνία της γειτονιάς. Η επιλογή του τόπου εγκατάστασης υποδηλώνει και το κοινωνικό status των κατοίκων. Οι επιλογές εγκατάστασης ορίζονται με βάση την κοινωνική ομοιογένεια, η οποία είναι επιθυμητή ιδίως για τους κατοίκους με υψηλά εισοδήματα. Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν τις προσωπικές επιλογές για κατοικία είναι ο περιβάλλον χώρος, η ησυχία, η ποιότητα ζωής και κυρίως η ασφάλεια της επένδυσης εγγείου ιδιοκτησίας. Για δεδομένο ύψος επένδυσης η επιλογή μιας γειτονιάς καθορίζει και το μέγεθος του ακινήτου, την αρχιτεκτονική του, και το τοπίο στο οποίο εντάσσεται. Είναι χαρακτηριστικό πως στη Βόρεια Αμερική (όχι όμως τόσο στον Καναδά) υπάρχει μια συντηρητική επιλογή γειτονιάς, ώστε οι όμοιες κοινωνικά και

οικονομικά τάξεις να συνυπάρχουν μόνο μεταξύ τους και να μην αναμειγνύονται με τις κατώτερες. Διαλέγουν λοιπόν αυτές τις γειτονιές γνωρίζοντας πως θα αποτελέσουν πλαίσιο που επηρεάζει την κοινωνικοποίηση των παιδιών τους. Η τρίτη βασική παράμετρος είναι η «εγγύτητα». Μέσα στη διάχυτη πόλη, οι αποστάσεις από την εργασία, την περίθαλψη, την εκπαίδευση και την κατοικία δε θα πρέπει να υπερβαίνουν τα δέκα λεπτά με το αυτοκίνητο. Η διάχυση επέβαλε την προσαρμογή στις μεγάλες αποστάσεις και έτσι επέβαλε εμμέσως την αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου, του οδικού δικτύου και των θέσεων στάθμευσης. Τα εξωαστικά πολυκέντρα προσφέρουν εγγύτητα σε κεντρικές λειτουργίες.

Κατά κανόνα, παρατηρείται ότι η διάχυτη οικιστική ανάπτυξη που στοχεύει σε υψηλές κοινωνικές τάξεις πραγματοποιείται σε τοποθεσίες κοντά σε φυσικό περιβάλλον υψηλού κάλλους, σε επιλεγμένα καταστήματα και πολυκέντρα και σε υψηλού επιπέδου εργασία (επιχειρηματικά πάρκα). Το αντίθετο συμβαίνει για τις περιοχές με λιγότερα προσόντα, οι οποίες στοχεύουν σε χαμηλόμισθους κατοίκους. Τα κλασικά μοντέλα χρήσεων γης ορίζουν παραδοσιακή μονοκεντρικότητα με περιορισμό της έκτασης των ακινήτων, με δίκτυο μαζικών μεταφορών και συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών στον πυρήνα. Οι οικονομικά εύρωστοι όμως που μπορούν να ταξιδεύουν καθημερινά σε μεγάλες αποστάσεις, να διατηρούν μεγάλες κατοικίες και οικοπέδα, επιλέγουν μια χαμηλής πυκνότητας περιοχή για την εγκατάσταση της κατοικίας τους. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

2.1.1 Η περίπτωση του Kitchener CMA

Η μητροπολιτική περιοχή του Kitchener (Kitchener CMA) αποτελεί την πιο αποκεντρωμένη Καναδική μητροπολιτική περιοχή. Όπως αναλύουν οι P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, (1999), οι περισσότερες Καναδικές μητροπολιτικές περιοχές έχουν υιοθετήσει τα αστικά χαρακτηριστικά του Kitchener: την αποδυνάμωση των κεντρικών λειτουργιών και την κυριαρχία της διάχυτης πολυπυρηνικότητας, όπως αυτή υπάρχει στις χαμηλής πυκνότητας προαστιακές περιοχές. Η περιοχή Kitchener και Waterloo αποτελεί μια συνεχόμενη δομημένη περιοχή εντός της μητροπολιτικής περιοχής του Kitchener CMA. Η επιλογή για κατοικία στην περιοχή αυτή ενθαρρύνεται από την αποκέντρωση του λιανικού εμπορίου, της εργασίας και της ψυχαγωγίας στα προάστια. Έτσι τα τελευταία καθίστανται πιο ελκυστικά για κατοικία.

Οι P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner (1999) έκαναν δύο έρευνες (το 1994 και το 1998) για την περίπτωση του Kitchener. Στις έρευνες επιτρέπει στους κατοίκους να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά με τους τύπους κατοικιών και γειτονιών που προτιμούν, αλλά και τι σημασία δίνουν στην προσβασιμότητα και την εγγύτητα στη μητροπολιτική περιοχή. Μελετήθηκε επίσης η κοινωνικο-οικονομική κατάσταση, το εισόδημα του νοικοκυριού και η ελκυστικότητα ή μη του αστικού περιβάλλοντος.

Οι έρευνες αυτές έδειξαν ότι, στην περίπτωση του Kitchener - Waterloo τα τρία διακριτικά χαρακτηριστικά της διάχυσης είναι:

1. η διάχυτη ανάπτυξη, άμεσα εξαρτώμενη από το αυτοκίνητο και η ελλειψής μεταφορική κάλυψη από τα μαζικά μέσα
2. η δύσκολα διαχειριζόμενη ως προς τη λειτουργία και την πυκνότητα σύνθεση της δομημένης περιοχής από χαμηλά κτίρια
3. η οικονομική και δημογραφική μείωση του κέντρου της πόλης που φέρει τα σημάδια των εγκαταλελειμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων, οι οποίες προτιμούν πλέον να αναπτύξουν την οικονομική τους δραστηριότητα στα προάστια.

Η παρουσία δύο ανταγωνιστικών αστικών κέντρων διευκόλυνε την ανάπτυξη προαστίων, η οποία μείωσε την υπεροχή του κέντρου του Kitchener. Έτσι, προέκυψε ένα μοναδικό αστικό περιβάλλον χαμηλής πυκνότητας. Ο ισχυρός παραγωγικός προσανατολισμός των οικονομικών συγκεντρώσεων του Kitchener αποτέλεσε επίσης παράγοντα που οδήγησε στη διασπορά. Οι παραγωγικές μονάδες μεταφέρθηκαν στην περιφέρεια της πόλης και προσέλκυσαν και άλλες δραστηριότητες αλλά και κατοίκους. Η αποκέντρωση αυτή αποδυνάμωσε το ισχυρό κέντρο λειτουργιών. Ο τομέας της εργασίας στο Kitchener και Waterloo αποκεντρώθηκε και διασκορπίστηκε ενώ το λιανικό εμπόριο παρουσιαζόταν πιο συγκεντρωμένο εν συγκρίσει με την εργασία. Το Downtown Kitchener, παλιό εμπορικό κέντρο της μητροπολιτικής περιοχής, κατέγραψε το 1991 πωλήσεις που έφταναν μόλις το 11%, ενώ το μεγαλύτερο περιφερειακό εμπορικό κέντρο Fairview Park Mall που ιδρύθηκε τη δεκαετία του 1960 και έκτοτε επεκτάθηκε, σημείωσε πωλήσεις που άγγιζαν το 45,8% του συνολικού όγκου πωλήσεων στην περιοχή. Το πολυκέντρο Fairview Park Mall βρίσκεται στον περιαστικό χώρο της πόλης του Kitchener, σε κόμβο του οδικού δικτύου ταχείας κυκλοφορίας το

οποίο περνά περιφερειακά από το Downtown Kitchener. Στην περιοχή Kitchener – Waterloo δεν υπάρχουν κέντρα προαστίων ή εξωαστικά πολυκέντρα, τα οποία συνδυάζουν γραφεία, υπηρεσίες και εμπόριο. Η ανυπαρξία πολυχρηστικών κέντρων στο Kitchener - Waterloo μπορεί να οφείλεται στο σχετικά μικρό μέγεθος της μητροπολιτικής περιοχής. Δεν έχουν αναγνωριστεί ούτε καν μικρής κλίμακας εμβρυϊκές αναπτύξεις τέτοιου τύπου. Εκτός από το αστικό κέντρο του Kitchener και σε ακόμη μικρότερο βαθμό το κέντρο του Waterloo, δεν υπάρχει απόδειξη μίξης διαφορετικών δραστηριοτήτων. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

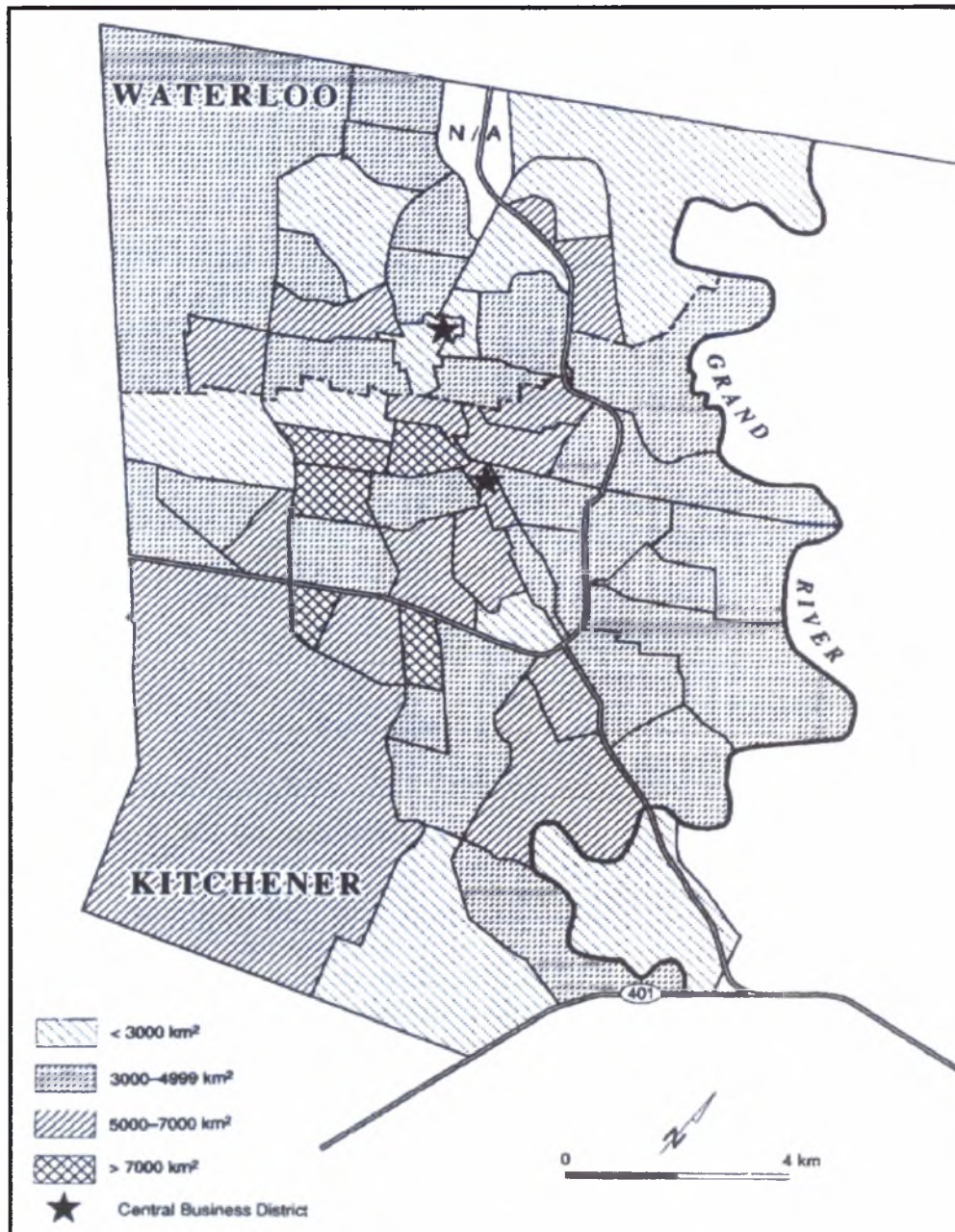
Η μητροπολιτική περιοχή του Kitchener CMA παρουσιάζει μεγάλο ποσοστό κατοχής αυτοκινήτων. Στην πραγματικότητα ο μέσος αριθμός οχημάτων σε κάθε νοικοκυριό είναι 1,59. Στο Kitchener - Waterloo το 80% των ταξιδίων πραγματοποιούνται με αυτοκίνητο και το 4% με δημόσια μέσα. Τα άτομα που έχουν στην κατοχή τους ένα αυτοκίνητο απολαμβάνουν εξυπηρετήσεις σε κοντινή απόσταση. Οι καλά κατασκευασμένοι δρόμοι, τα οδικά δίκτυα ταχείας κυκλοφορίας, η διασπορά των κινήσεων και η χαμηλή συγκέντρωση εξηγούν την ευκολία με την οποία μπορεί κανείς να φτάσει στις δραστηριότητες του Kitchener και Waterloo. Με αυτοκίνητο χρειάζονται μόλις 20 λεπτά να διασχίσει κανείς τις δύο αυτές πόλεις οποιαδήποτε ώρα της ημέρας. Παρόλη την ευκολία πρόσβασης, οι περισσότερες καθημερινές διαδρομές από και προς την εργασία (commuting) αφορούν κοντινές αποστάσεις. Το 60% των μετακινήσεων αφορούν σε ακτίνα μόλις 5 χιλιομέτρων και μόνο το 17% περιλαμβάνουν ταξίδια μεγαλύτερα των 10 χιλιομέτρων, στα πλαίσια μιας δομημένης περιοχής μήκους 18 χιλιομέτρων. Από το διασκορπισμό των δραστηριοτήτων, την ευκολία των κινήσεων εντός της μητροπολιτικής περιοχής του Kitchener - Waterloo και τη σύντομη μετάβαση, εξάγεται το συμπέρασμα της απουσίας απόκρυμων κλίσεων ιδίως στην περιοχή κεντρικών λειτουργιών. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

Το παρακάτω σχήμα (Σχήμα 2.1) απεικονίζει τις καθημερινές ροές και επιβεβαιώνει τη διάχυση του Kitchener και Waterloo. Αποκαλύπτει την παρουσία πολυάριθμων σημείων προελεύσεων και προορισμών κατά μήκος ενός ασαφούς άξονα από βορρά προς νότο.



Σχήμα 2.1 :Χάρτης καθημερινών κυκλοφοριακών ροών, Kitchener -Waterloo, 1987
Πηγή: P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner 1999:1327

Ο παρακάτω χάρτης (σχήμα 2.2) παρουσιάζει την πυκνότητα κατοικίας στο Kitchener – Waterloo. Η έλλειψη σαφούς συγκεντρωτικής τάσης συνάδει με τη διάχυση των δραστηριοτήτων.

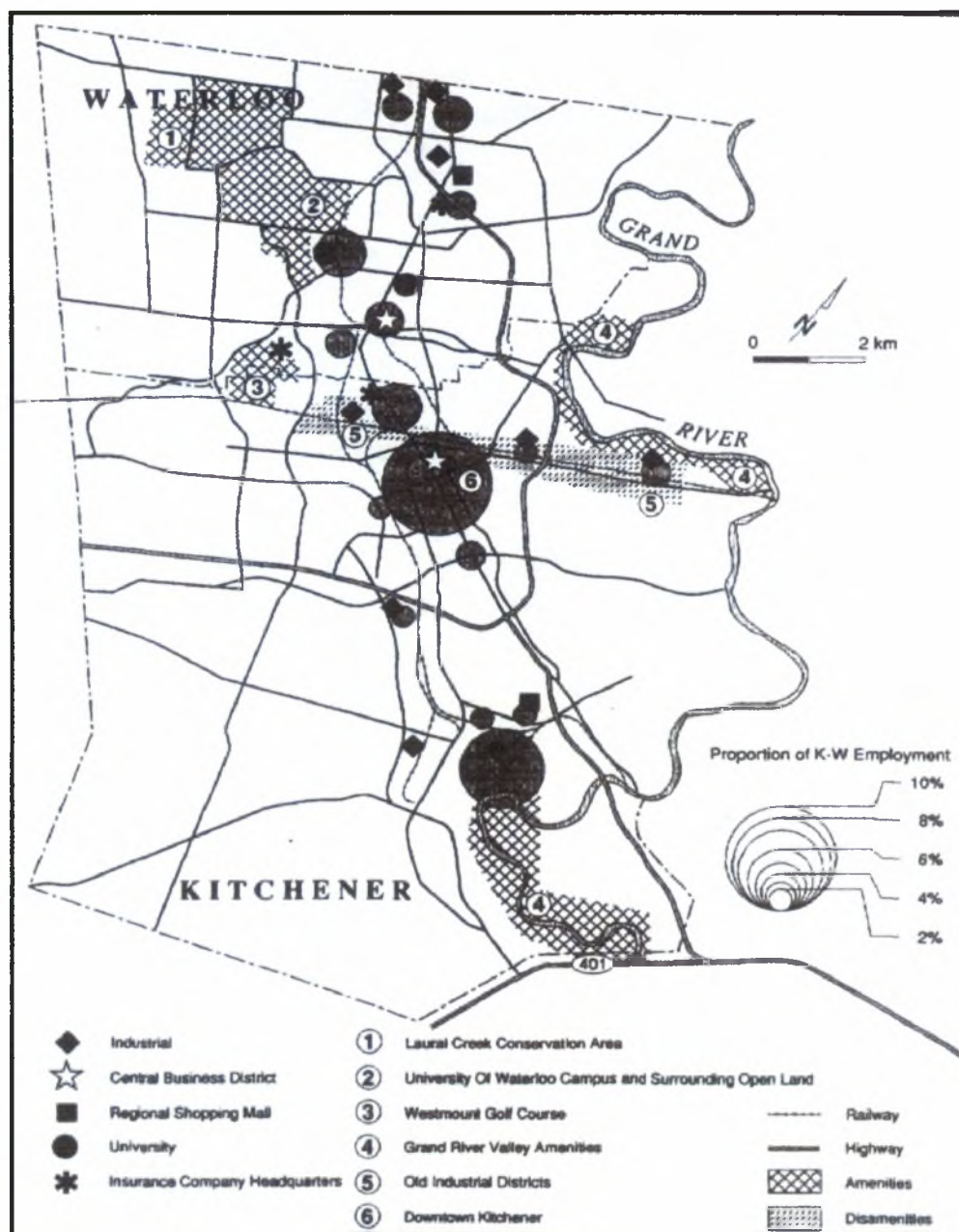


Σχήμα 2.2: Χάρτης δικτύου οικιστικής πυκνότητας (άτομα ανά κατοικημένο τετραγωνικό χιλιόμετρο), Kitchener – Waterloo

Πηγή: P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner 1999:1328

Ο χάρτης αποκαλύπτει μια τάση να σημειώνονται μικρότερες πυκνότητες στην περιφέρεια. Αυτή η μικρή μείωση της πυκνότητας οφείλεται στην κυριαρχία μεγάλων κτιρίων κατοικίας.

Στον παρακάτω χάρτη (σχήμα 2.3) απεικονίζονται οι ανέσεις και οι ευκολίες της ζωής στην πόλη και η έλλειψη αυτών στην ευρύτερη περιοχή Kitchener –Waterloo.



Σχήμα 2.3: Συγκεντρώσεις εργασίας και ανέσεων του Kitchener –Waterloo, 1991

Πηγή: P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner 1999:1326

Στην περιοχή Kitchener –Waterloo ανάμεσα στις πιο σημαντικές εξυπηρετήσεις είναι τα γήπεδα golf, τα κέντρα προστασίας της φύσης, το campus του Πανεπιστημίου του Waterloo και ένα μεγάλο πάρκο, τα οποία βρίσκονται στο βορειοδυτικό τεταρτημόριο της πολυπόικιλης συγκέντρωσης. Τμήματα του ποταμού Grand River αποτελούν

περιοχές φυσικού κάλλους της πόλης στα ανατολικά και βόρεια. Οι παλιότερες βιομηχανικές περιοχές κοντά στο κέντρο του Kitchener και οι περιοχές κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής από ανατολή προς δύση αποτελούν φανερά τις πιο προβληματικές περιοχές. Ολόκληρο το κέντρο του Kitchener αποτελεί προβληματική περιοχή λόγω της εγκληματικότητας και της υποβάθμισης του δομημένου περιβάλλοντος. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Wattiner, 1999) Στην πραγματικότητα όλες οι ανέσεις και ευκολίες χωροθετούνται στα προάστια, ενώ τα αρνητικά χαρακτηριστικά συγκεντρώνονται στο κέντρο της πόλης. Αξίζει να σημειωθεί η απουσία εθνικών και φυλετικών ghetto και μεγάλων κακόφημων περιοχών στην ευρύτερη ζώνη, Kitchener –Waterloo.

2.1.2 Προτιμήσεις μέσα στη διάχυτη πόλη

Η έρευνα (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Wattiner, 1999) σχετικά με τις αντιλήψεις και τις προτιμήσεις των κατοίκων της Μητροπολιτικής περιοχής του Kitchener, έδειξε αξιοσημείωτη μετακίνηση αρχικά προς τα νέα προάστια και έπειτα μια στροφή προς τον περιαστικό χώρο. Σχεδόν τα 2/3 των ερωτηθέντων στην έρευνα αρχικά ζούσαν μέσα ή κοντά στον αστικό πυρήνα, δηλαδή είτε στο κέντρο είτε στις παλιές συνοικίες. Το ποσοστό επιλογής κατοικίας σε αυτή την περιοχή έχει σήμερα πέσει στο 50,7% μετά την πιο σημαντική μετακίνηση από τα παλιά προάστια προς τα νέα. Αυτοί που κατοικούσαν στο κέντρο της πόλης τείνουν να ξανακατοικούν στην ίδια περιοχή κατά την τελευταία τους μετακόμιση (64,1%). Το ίδιο συμβαίνει και για τους κατοίκους των νέων προαστίων σε ποσοστό 57,7% ενώ το 32% των πρώην κατοίκων των παλιών προαστίων έχουν μεταγκατασταθεί στα νέα προάστια. Το υπόδειγμα της διάχυτης πόλης ενισχύεται από την πρόθεση των κατοίκων να μετεγκαθίστανται στον περιαστικό χώρο. Μόνο οι παλιοί κάτοικοι του κέντρου της πόλης θα ξαναεπέλεγαν να κατοικήσουν σε αυτό. Άλλοι τόσοι όμως θα επέλεγαν να μετακομίσουν στην εξοχή. Διαχρονικά, η τάση των κατοίκων είναι να μετακομίσουν από τα παλιά προάστια στα νέα και τελικά στον περιαστικό χώρο και την ύπαιθρο. Διαφαίνεται λοιπόν μια προτίμηση στη μη-αστική ζωή σε συνδυασμό με την αδιαφορία για το χρόνο μετάβασης, αφού δεν συναντώνται στο Kitchener –Waterloo οι πολυσύχναστοι και συχνά συμφορημένοι αστικοί δρόμοι με τα εμπορικά καταστήματα. Είναι χαρακτηριστικό ότι όταν συγκρίνουμε την έλξη της αστικής ζωής έναντι της μη αστικής ζωής, στην περίπτωση που και οι δύο περιπτώσεις προσφέρουν την ίδια ευκολία πρόσβασης στις αστικές δραστηριότητες, ένα πολύ μεγάλο τμήμα των ερωτηθέντων θα

επέλεξαν τις τοποθεσίες εκτός και πέρα από την δομημένη περίμετρο. Οι ερωτηθέντες απάντησαν πως αυτός θα ήταν ο χώρος που θα ήθελαν να ζουν μετά τη συνταξιοδότησή τους αλλά το ίδιο απάντησαν και οι πενηντάρηδες που πλησιάζουν στη σύνταξη καθώς και οι οικογενειάρχες με παιδιά. Οι περισσότερες κατηγορίες δηλαδή απάντησαν πως επιλέγουν να ζήσουν κοντά στην πόλη, αλλά δε θέλουν να βιώσουν τη ζωή στην πόλη. Θέλουν τις ανέσεις, τις δυνατότητες και τις διευκολύνσεις της πόλης, προτιμώντας να κατοικούν κοντά σε αυτήν, στην περιφέρεια της πόλης και όχι μέσα στο κέντρο.

Στην επιλογή της εγκατάστασης των κατοίκων φαίνεται να δίνεται έμφαση περισσότερο στην παράμετρο «τόπος» και λιγότερο σε εκείνη του «χώρου». Στοιχεία όπως τα χαρακτηριστικά του τόπου, η ίδια η κατοικία, η γειτονιά και το περιβάλλον είναι ιδιαίτερα σημαντικά.

Στην έρευνα προέκυψε πως υπάρχουν συμπληρωματικοί παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση για μετακόμιση:

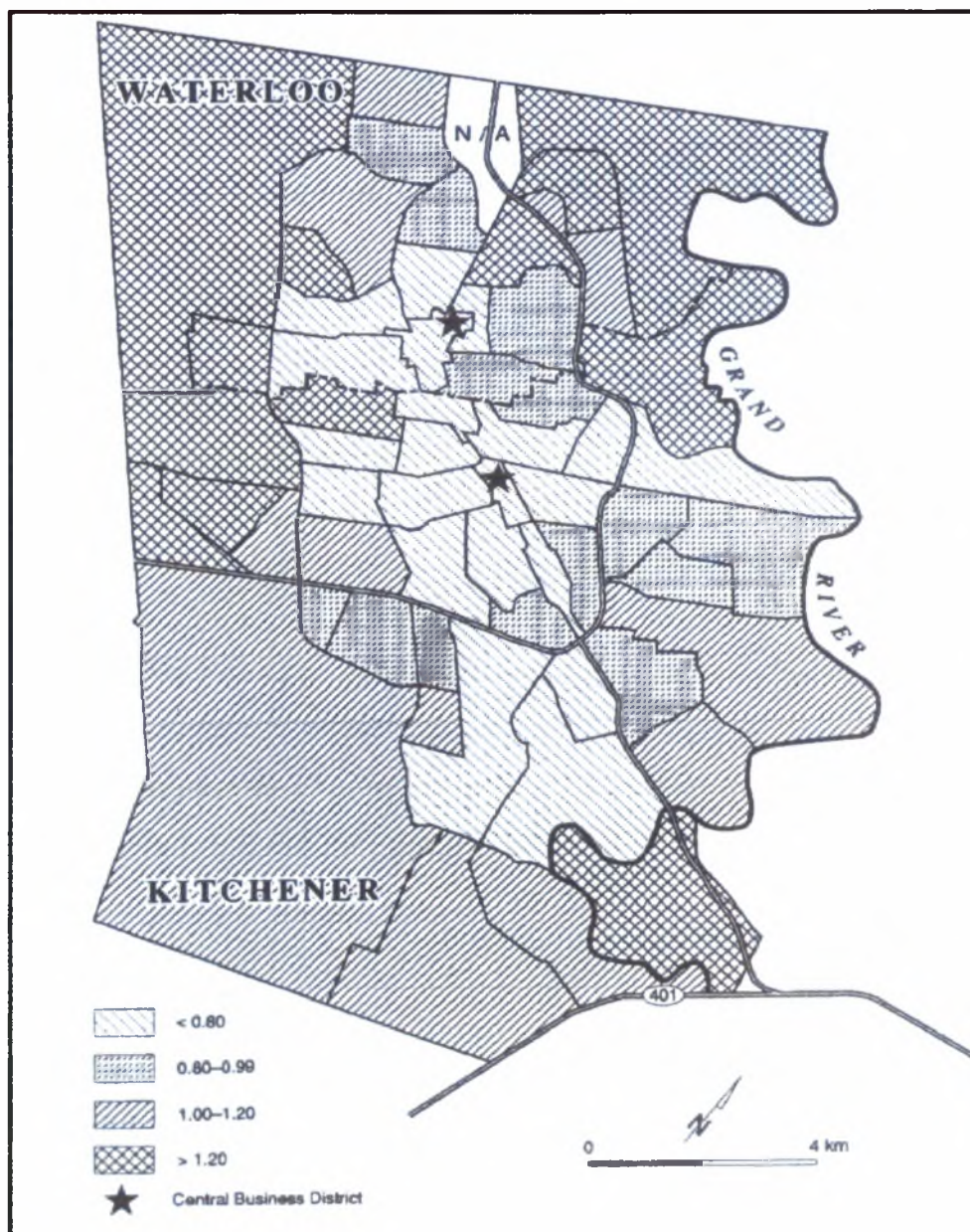
1. το τοπίο
2. η επιθυμία για καλύτερη κατοικία και γειτονιά ιδιαίτερα μετά τη γέννηση παιδιών
3. ο τρόπος ζωής
4. περιστασιακοί λόγοι που ωθούν στη μετγκατάσταση όπως συνταξιοδότηση, φυσική ανικανότητα, ανάγκη για εξοικονόμηση χρήματος, αλλαγή θέσης εργασίας κλπ)

Επίσης συμπεραίνεται ότι οι ερωτώμενοι δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για το αν η πρόσβαση είναι εύκολη ή δυσκολότερη. Οι περισσότεροι θεωρούν πιο σημαντική την εγγύτητα σε πάρκα ή χώρους πρασίνου και την ασφάλεια της γειτονιάς. Από τη στιγμή που οι περισσότεροι κάτοικοι μπορούν εύκολα να μεταβούν σε οποιαδήποτε δραστηριότητα ανεξάρτητα από την τοποθεσία τους, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι είναι εξασφαλισμένες οι καλές συνθήκες οδήγησης, δηλαδή η καλή κατάσταση του οδικού δικτύου και του οδοστρώματος, ο χώρος δεν είναι πλέον τόσο σημαντικός. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

Από την έρευνα προέκυψε ότι τα 4/5 επιθυμούν το κτίριο κατοικίας να μην είναι χτισμένο κοντά σε άλλα, ενώ τα 2/3 συσχετίζουν την οικογένεια με σπίτι με ιδιωτικότητα. Οι περισσότεροι λοιπόν επιθυμούν ομοιογένεια και διάχυση: οι περισσότεροι ερωτηθέντες συμφωνούν πως οι κατοικίες που ανήκουν στην ίδια γειτονιά πρέπει να έχουν περίπου το ίδιο μέγεθος. Τα άτομα που επέλεξαν μικτές

γειτονιές με διάφορους τύπους και μεγέθη κατοικιών είχαν ήδη ζήσει παλιότερα σε υψηλής πυκνότητας γειτονιές του Καναδά. Το μεγαλύτερο ποσοστό συμφώνησε πως σημασία έχει η ποιότητα ζωής, η οποία εξασφαλίζεται καλύτερα στον περιαστικό χώρο του Kitchener –Waterloo. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

Στο σχήμα 2.4 παρατηρούμε πως στο κέντρο της περιοχής μελέτης συγκεντρώνονται τα νοικοκυριά με χαμηλότερα εισοδήματα, ενώ στην περιφέρεια κατοικούν άτομα με υψηλότερα εισοδήματα.



Σχήμα 2.4: Χάρτης μέσων εισοδήματος νοικοκυριού, 1991. Kitchener –Waterloo
Πηγή: P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner 1999:1336

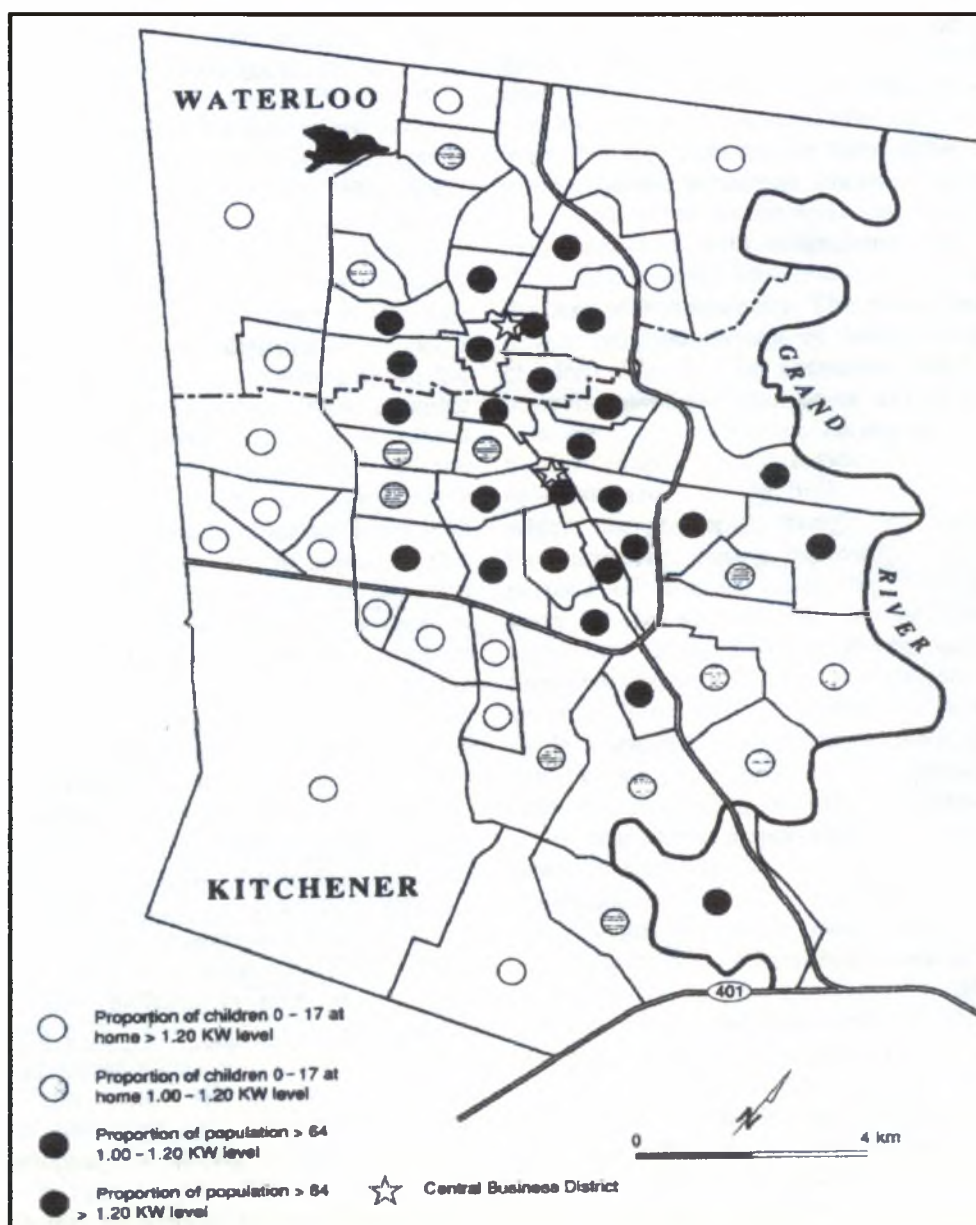
Όσον αφορά στον κοινωνικό χώρο του Kitchener –Waterloo, στα σύνορα της πόλης του Waterloo, υπάρχει μία παραδοσιακή elite συνοικία που εκτείνεται και διευρύνεται προς τη δυτική περιφέρεια και μία συγκυριαρχούσα ανάπτυξη με ρίζες στο Waterloo που εξαπλώνεται ανατολικά. Η συγκέντρωση των υψηλών εισοδημάτων βρίσκεται κυρίως στα νέα προάστια κοντά σε ευκολίες και στην high – status αγορά εργασίας της πόλης του Waterloo. Στο κεντρικό Kitchener δεν υπάρχει υπόδειγμα διαχωρισμού των υψηλών εισοδημάτων. Οι χαμηλόμισθοι συγκεντρώνονται στον πυρήνα του Kitchener και κατά μήκος της παλιάς βιομηχανικής και σιδηροδρομικής ζώνης.

Στο σχήμα 2.5, ο χάρτης φανερώνει ότι οι πιο ηλικιωμένοι μένουν κεντρικά και στις παλιές προαστιακές γειτονιές, ενώ οι οικογένειες με παιδιά κατοικούν πιο περιφερειακά. Νοικοκυριά με χαμηλόμισθα μέλη απαρτίζονται κυρίως από συνταξιούχους ή εργένηδες που δεν είναι σε θέση να διατηρήσουν ένα ακριβό σπίτι στα προάστια. Εν αντιθέσει, οι οικογένειες που κατοικούν στα προάστια αποτελούνται από δύο μισθωτούς. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

Η κατανομή του εισοδήματος και η εγγύτητα στην εξοχή αντικατοπτρίζει το γόητρο του καινούριου και του σύγχρονου σχεδιασμού. Γειτονιές κοντινές σε αγροτικές, εξοχικές περιοχές, σε μεγάλα ευρύχωρα πάρκα και ανοιχτούς χώρους ανταποκρίνονται στις προτιμήσεις της πλειοψηφίας των ερωτηθέντων κατοίκων του Kitchener –Waterloo. Αλλά τα κόστη της υψηλής ανάπτυξης αυτών των περιοχών και η έλξη των υψηλών εισοδημάτων μέσα σε μία ανταγωνιστική αγορά διασφαλίζουν την κοινωνική κατηγορία στην οποία ανήκουν. Παρατηρείται κοινωνική ομοιογένεια. Η αντιστοιχία των υψηλών εισοδημάτων στις νέες περιοχές κορυφώθηκε το 1985-1989 όταν υπήρξε υψηλότερη ζήτηση από την προσφορά, πυροδοτώντας την ανέλιξη της αξίας των ακινήτων. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

Συμπερασματικά, οι γειτονιές των υψηλών εισοδημάτων χαρακτηρίζονται από μεγάλες και πολυτελείς κατοικίες, εγγύτητα σε ανέσεις (ιδιωτικό golf club για παράδειγμα) και συγκέντρωση υψηλών στελεχών στο βόρειο τμήμα της συγκέντρωσης. Οι μη elite γειτονιές τείνουν να είναι λειτουργικά και οπτικά ετερογενείς, με μίξη μονάδων μικρών σπιτιών, καταστημάτων και εργαστηρίων. Δεν υπάρχουν κοντά πολυτελείς ανέσεις. Βρίσκονται κοντά στο κέντρο του Kitchener και δηλώνουν ότι είναι λιγότερο ελκυστικές γειτονιές, αν κρίνει κανείς από τη συγκέντρωση των χαμηλών εισοδημάτων.

Η επιλογή του περιαστικού χώρου και των προαστίων είναι σχετική με την ηλικία. Οι οικογένειες με παιδιά προτιμούν τα προάστια, γιατί παρέχουν φυσικό περιβάλλον, ησυχία, ήπια κυκλοφορία οχημάτων, μεγάλα πάρκα και μεγάλες κατοικίες, συνθήκες δηλαδή κατάλληλες για υγιή ανατροφή των παιδιών. Τα παιδιά σε ένα τέτοιο περιβάλλον έχουν τη δυνατότητα να κοινωνικοποιηθούν ευκολότερα με τα παιδιά της γειτονιάς μέσω του παιχνιδιού σε ανοικτούς χώρους. Οι μεγαλύτερες ηλικίες συνήθως μένουν σε διαμερίσματα του κέντρου για να βρίσκονται κοντά σε καταστήματα για τα είδη πρώτης ανάγκης και καθημερινής χρήσης. Η κίνηση του κέντρου δεν αποτελεί θέλγητρο για οικογένειες και δε θεωρείται ασφαλής για τα παιδιά.



Σχήμα 2.5: Χάρτης ηλικιακής κατανομής 1991. Kitchener –Waterloo
 Πηγή: P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner 1999:1337

2.1.3 Η εδραίωση της διάχυτης πόλης και οι επιπτώσεις της

Η διάχυση εδραιώνεται από τους κανόνες της αγοράς και την κατασκευή νέων κτισμάτων στην περιφέρεια της πόλης, αφού δεν υπάρχουν γήπεδα στο κέντρο. Επίσης ενισχύεται από την ικανότητα των υψηλών εισοδημάτων να επιλέγουν καλύτερο φυσικό περιβάλλον ζωής και μεγαλύτερες κατοικίες.

Στη μητροπολιτική περιοχή του Kitchener η πλειοψηφία των κατασκευών λαμβάνουν χώρα στην περιφέρεια. Οι προσπάθειες για την αναβίωση του κέντρου είναι πλέον λίγες. Σημαντικός παράγοντας της διάχυσης είναι βέβαια η εδραίωση των δικτύων τηλεπικοινωνίας που εξασφαλίζουν εργασία, επικοινωνία, αγορά και κοινωνική συναναστροφή εξ αποστάσεως, με τη βοήθεια της τεχνολογίας και της τηλεματικής. Η ανάγκη του κέντρου γίνεται πια περιστασιακή, αφού σε κοντινές αποστάσεις υπάρχει επάρκεια θέσεων εργασίας, λιανική αγορά και υπηρεσίες. Τα υψηλά κόστη των γραμμικών υποδομών (αυτοκινητόδρομοι, δευτερεύον δίκτυο, αποχετευτικό δίκτυο, δίκτυο ύδρευσης, ηλεκτρισμού και καλωδιακές γραμμές) και των υπηρεσιών από σπίτι σε σπίτι (αποκομιδή απορριμμάτων, εκχιονισμός, σχολικά και συγκοινωνιακά λεωφορεία) είναι περαιτέρω αδυναμίες που αντιμετωπίζει η διάχυτη πόλη γενικότερα και το Kitchener –Waterloo ειδικότερα. **Αποδεικνύεται ότι η διάχυτη πόλη βυθίζει τις δραστηριότητες των κέντρων της πόλης σε παρακμή γεγονός που τροφοδοτεί εκ νέου την περιαστική ανάπτυξη.** Με την παρακμή του κέντρου, αποδυναμώνεται το λιανικό εμπόριο, η συγκέντρωση υπηρεσιών και εργασίας καθώς επίσης και η κίνηση των πεζών και των μεταφορών. Η παρακμή των αστικών κέντρων είναι υπεύθυνη για την απώλεια πολλών ανέσεων και εξυπηρετήσεων του κέντρου και για την εξώθηση προς τα προάστια και τον περιαστικό χώρο. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

Η μεγαλύτερη δυσκολία της διάχυσης είναι η διαδικασία εδραίωσής της, η οποία εμποδίζει τις προσπάθειες για ανατροπή του φαινομένου. Η μητροπολιτική περιοχή του Kitchener αποδεικνύει πως όσες πολιτικές δε λαμβάνουν υπόψη το δεδομένο αυτό είναι αναποτελεσματικές. Συμπεραίνεται λοιπόν πως η επανακεντροποίηση των διάχυτων μητροπολιτικών περιοχών και ιδιαίτερα του Kitchener που χαρακτηρίζεται από εντονότατη διάχυση, είναι απίθανη να συμβεί. Ο σημαντικότερος παράγοντας της εδραίωσης της διάχυσης είναι η αστική δομή. Σε μία αυτοκινητοκρατούμενη

συγκέντρωση δραστηριοτήτων, οι νέες αναπτύξεις θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν τη γενικευμένη χρήση του αυτοκινήτου και να δεσμεύουν ένα γενναιόδωρο χώρο για οδικό δίκτυο και στάθμευση. Η προτίμηση των κατοίκων για χαμηλή πυκνότητα δεν επιτρέπει την εντατικοποίηση της γειτονιάς. Υπάρχουν πολιτικές διαχείρισης της μητροπολιτικής περιοχής του Kitchener, οι οποίες συγκεκριμενοποιούν τα όρια της αστικοποιημένης περιμέτρου της. Η εμπειρία όμως δείχνει πως τα όρια αυτά είναι έτοιμα να εξαπλωθούν ώστε να φιλοξενήσουν τις αναπτυξιακές πιέσεις. Οι αναπτυξιολόγοι βλέποντας την έλξη προς τα προάστια χαμηλής πυκνότητας και εγγύτητας στην πόλη, αλλά και το ελλειπές ενδιαφέρον για την κατοίκηση στο κέντρο, αποτρέπουν την εντατικοποίηση της γειτονιάς. Έχουν γίνει προσπάθειες αναζωογόνησης του Kitchener και δημιουργίας ενός μεταφορικού διαδρόμου που να συνδέει το κέντρο του Waterloo με το κέντρο του Kitchener, αλλά απέτυχαν. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

Η μητροπολιτική περιοχή του Kitchener επιλέχθηκε να ερευνηθεί λόγω του υψηλού βαθμού διάχυσης. Τα αποτελέσματα της έρευνας δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλη Καναδική μητροπολιτική περιοχή, αφού θα έχει σίγουρα μικρότερο βαθμό διάχυσης. Η αστική δομή και οι προτιμήσεις σχετιζόμενες με τη διάχυση, συνδέονται άμεσα με τη μείωση της σημαντικότητας του χώρου και την αύξηση της εγγύτητας. (P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner, 1999)

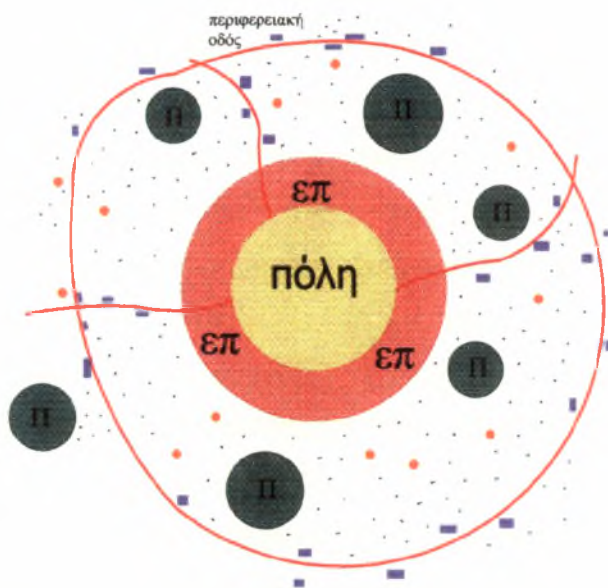
2.2 Εξωαστικές νέες κεντρικότητες

Στη δεύτερη περίπτωση, εντάσσονται τα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής, τα οποία πολλαπλασιάζονται με ταχύτατους ρυθμούς στις περιαστικές ζώνες και αποτελούν τους μοναδικούς χώρους συνεύρεσης και συναναστροφής των κατοίκων της διάχυτης πόλης. Στο φαινόμενο της διάχυτης πόλης, το οποίο χαρακτηρίζεται από διασπορά οικονομικών δραστηριοτήτων, καταργούνται η πλατεία και τα πάρκα ως τόπος κοινωνικής συνάντησης. Τα νέα πολυκέντρα αποτελούν τις νέες κεντρικότητες της διάχυτης πόλης.

Η αποκέντρωση των αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως το εμπόριο, οι υπηρεσίες και ο πολιτισμός, τείνει να ακολουθεί νέα πρότυπα: α) γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος των αυτοκινητόδρομων που διασχίζουν το περιαστικό χώρο, και β) διάσπαρτη ανάπτυξη μέσα στον περιαστικό χώρο. (Α.Γοσποδίνη, 2006, υπό έκδοση)

Παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Μιλάνου, η περιαστική ζώνη του οποίου χαρακτηρίζεται από συχνότητα και πολλαπλότητα εξωαστικών πολυκέντρων εμπορίου και αναψυχής, τα οποία απευθύνονται όχι μόνο στο τοπικό κοινό αλλά και το διεθνές. Δεν αποτελούν στοιχείο που ενισχύει την τοπική ταυτότητα, παρά μόνο την τοπική αναγνωρισιμότητα. Πρόκειται για τους “μη τόπους” σύμφωνα με τον Augé, ο οποίος ορίζει ότι ο μη τόπος είναι «ο χώρος ο οποίος δεν μπορεί να οριστεί ως σχετικός, ιστορικός και με ταυτότητα» Augé (στο J.Foot,2000). Τα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής χωροθετούνται στους κόμβους μεταφορικών δικτύων, ιδίως στους κόμβους που σχετίζονται και χρησιμοποιούνται από το αυτοκίνητο, δηλαδή κατά μήκος των οδικών αξόνων, των αυτοκινητοδρόμων ή της περιφερειακής οδού μιας πόλης. Εμπορικές αναπτύξεις έχουν επίσης σημειωθεί συχνά κατά μήκος των προαστιακών σιδηροδρόμων και κοντά στις γραμμές του μετρό που συγκλίνουν προς το κέντρο της πόλης. (J.Foot 2000)

Η διάχυτη δομή μιας εικονικής πόλης φαίνεται στο παρακάτω σκίτσο (σχήμα 2.6). Στο κέντρο βεβαίως ξεχωρίζει η πόλη με το ιστορικό κέντρο. Έξω από αυτήν βρίσκονται οι επεκτάσεις πόλεως (“επ”), οι οποίες δεν είναι απαραίτητο να έχουν τη μορφή δακτυλίου όπως φαίνεται στο σκίτσο. Θα μπορούσαν για παράδειγμα να εκτείνονται στη νοτιοδυτική και ανατολική πλευρά της πόλης ή μόνο στη βόρεια. Έξω και πέρα



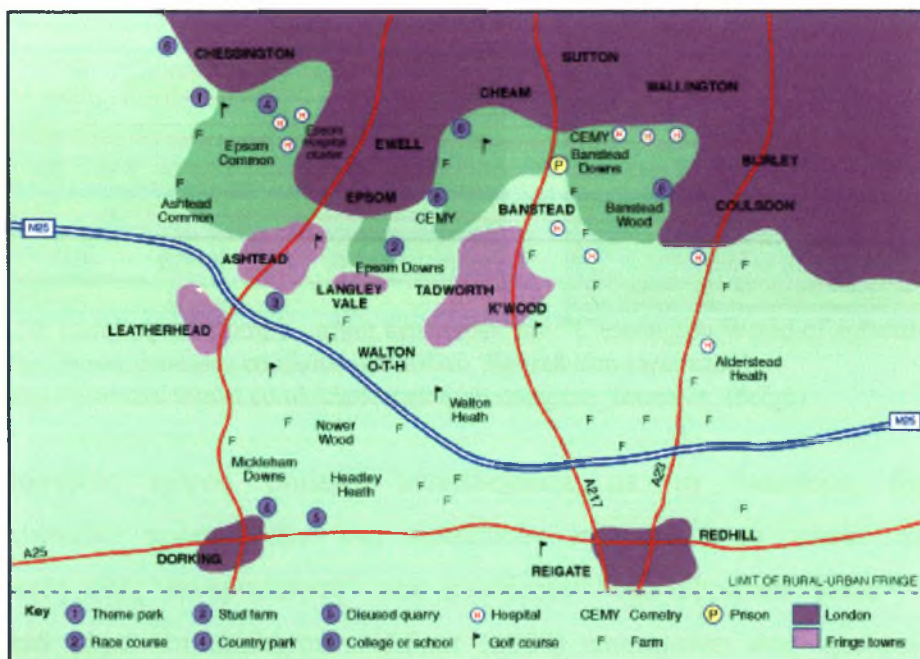
Σχήμα 2.6: Σκίτσο δομής της διάχυτης πόλης, οι νέες κεντρικότητες και η διασπορά κατοικίας

Πηγή: ίδια επεξεργασία

από τις επεκτάσεις ξεκινά η περιαστική ζώνη, στην οποία συναντώνται τα προάστια (“Π”). Εδώ αξίζει να επισημάνουμε πως η αρχή και το τέλος της περιαστικής ζώνης δεν ορίζονται με σαφή όρια. Πρόκειται περισσότερο για μία περιοχή με κυλιόμενα χαρακτηριστικά και όρια.

Στη σύγχρονη διάχυτη μορφή, στον περιαστικό χώρο εκτός από τα προάστια συναντά κανείς εμπορικές, επιχειρησιακές, εκπαιδευτικές αναπτύξεις, συγκροτήματα διασκέδασης και κεντρικών λειτουργιών. Οι αναπτύξεις αυτές, οι νέες κεντρικότητες (όπως φαίνονται στο σκίτσο με μωβ χρώμα), χωροθετούνται κατά μήκος των εξόδων από την πόλη και στην περιφερειακή οδό, στους αυτοκινητοδρόμους και στις οδικές συμβολές. Στον υπόλοιπο περιαστικό χώρο διασκορπίζονται κατοικίες (διάσπαρτες μαύρες κουκίδες), χωρίς κάποιο σχεδιασμό χωροθέτησης, οι οποίες συχνά δημιουργούν τοπικές συγκεντρώσεις κατοικιών – “συστάδες κατοικιών” (πορτοκαλί κυψέλες).

Οι αστικές οικονομικές δραστηριότητες της περιαστικής ζώνης στοχεύουν στην εξυπηρέτηση όχι μόνο των τοπικών αναγκών αλλά και ολόκληρης της μητροπολιτικής περιοχής. Περιλαμβάνουν εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής, επιχειρηματικά πάρκα, θεματικά πάρκα, πάρκα αθλητισμού και συγκεντρώσεις κέντρων διασκέδασης, αναψυχής, κινηματογράφου κλπ. Στη νοτιοδυτική περιαστική περιοχή του Λονδίνου (σχήμα 2.7), εκτός από προάστια κατοικίας και διάσπαρτες μονοκατοικίες, εμπορικά κέντρα, συγκροτήματα με κτίρια γραφείων, νεκροταφεία, γήπεδα golf και εκπαιδευτήρια, έχουν αναπτυχθεί έξι νοσοκομεία, ένα κέντρο υπασίας και υποδρομιών και ένα θεματικό πάρκο αναψυχής υπερτοπικής σημασίας. Το κέντρο υπασίας λέγεται ‘Epsom’ και είναι παγκοσμίου φήμης, ενώ το ‘Chessington World of Adventures’ αποτελεί το μεγαλύτερο θεματικό πάρκο αναψυχής με ζωολογικό κήπο στη Νότια Αγγλία και προσελκύει πάνω από 1,7 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως. Το ‘Chessington World of Adventures’ εξυπηρετείται από τον περιφερειακό αυτοκινητόδρομο M25 που εξασφαλίζει την πρόσβαση και σε ολόκληρο τον περιαστικό χώρο του Λονδίνου. (<http://www.geocases.co.uk/sample/urban2.htm>). Παρατηρείται λοιπόν μία μίξη χρήσεων γης στον περιαστικό χώρο του Λονδίνου, ο οποίος συγκεντρώνει λειτουργίες που εξυπηρετούν ολόκληρη την μητροπολιτική περιοχή.



Σχήμα 2.7: Χάρτης του νοτιοδυτικού περιαστικού χώρου του Λονδίνου.

Πηγή: www.geocases.co.uk/sample/urban3.htm



Σχήματα 2.8, 2.9: Άποψη και αεροφωτογραφία του Ιπποδρομίου Epsom στη νοτιοδυτική περιαστική περιοχή του Λονδίνου

Πηγή: <http://images.search.yahoo.com/search/images?p=%22Epsom+Race+Course> (αριστερά), <http://www.gbairports.co.uk/photos/epsom.jpg> (δεξιά)



Σχήμα 2.10: Είσοδος και σφαίρα –σήμα κατατεθέν του “Chessington World of Adventures”

Πηγή: http://www.geocases.co.uk/sample/urban_figure8.htm (αριστερά)

http://www.micbinks.co.uk/chessington/chessington_frameset. (δεξιά)

Ο περιαστικός χώρος σήμερα αναπτύσσεται με τη διασπορά θεματικών, επιχειρησιακών, πολιτιστικών και εμπορικών πάρκων, τα οποία αποτελούν “εξωαστικές νέες κεντρικότητες” και συνθέτουν “νέα υβριδικά τοπία”. Για τον περιαστικό χώρο του Μιλάνου ο J.Foot (2000) επισημαίνει πως «μπορεί σήμερα κάποιος να διασχίσει με αυτοκίνητο ή τρένο ολόκληρη την περιαστική περιοχή του Μιλάνου χωρίς ποτέ να χάσει από τα μάτια του το αστικό τοπίο» (Foot 2000: 11). Στην περιαστική ζώνη του Μιλάνου καταρρίπτονται τα οπτικά σύνορα μεταξύ πόλης και περιφέρειας. Υπάρχει ενιαία εδαφική αστική συνέχεια την οποία δεν καταγράφουν οι παραδοσιακοί χάρτες, αλλά οι φωτογραφίες και η τηλεπισκόπηση. Δεν υπάρχει πλέον στατικότητα. Οι πινακίδες ή οι διαφημίσεις είναι φτιαγμένες έτσι στον περιαστικό χώρο, ώστε να τις βλέπει κανείς εν κινήσει. Οι σταθμοί στους αυτοκινητόδρομους αποτελούν στοιχείο του αστικού τοπίου. Αποτελούν νέες αστικές πλατείες. Πρόκειται για υβριδικά τοπία με νέες κεντρικότητες. Η εξωαστική ανάπτυξη νέων κεντρικοτήτων στον περιαστικό χώρο του Μιλάνου εξαρτήθηκε από το οδικό δίκτυο και τη δικτύωση γύρω από την παλιά πόλη και τα εμπορικά και παραγωγικά κέντρα. (J.Foot, 2000)

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της δημιουργίας νέων κεντρικοτήτων στον περιαστικό χώρο της Βρετανίας μέσω της διάχυσης εμπορικών δραστηριοτήτων αποτελεί το σύγχρονο υπερκατάστημα Trafford Centre κοντά στο Manchester, Κόστισε 600 εκατομμύρια λίρες και κοσμεύεται από ένα μεγαλεπίβολο θόλο, περιέχει 20 οθόνες κινηματογράφου, κλειστούς αθλητικούς χώρους και ένα ξενοδοχείο. Συγκεκριμένα θεωρήθηκε πως θα είναι ένα από τα τελευταία μεγάλα εμπορικά κέντρα της Βρετανίας. Το φαινόμενο των εκτός πόλεως εμπορικών κέντρων ξεκίνησε το 1976 με το Brent Cross στο βόρειο Λονδίνο. Στη δεκαετία του '80 ακολούθησαν και άλλα στο Λονδίνο,

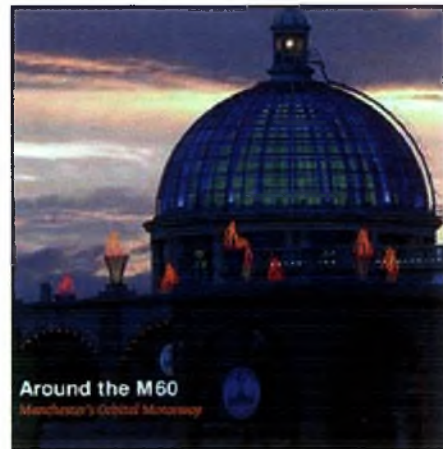
στο Gateshead, στο Sheffield, στο Bristol και αλλού. Το κύμα αυτό, που ο Shiller (στο M.S.Lowe, 2000:263) το 1986 χαρακτήρισε ως «τρίτο κύμα» της αποκέντρωσης του λιανικού εμπορίου της Βρετανίας, ήρθε εις πέρας στα τέλη του '80. Από τα προτεινόμενα 40 εμπορικά κέντρα περιφερειακής εμβέλειας που προτάθηκαν από το Ινστιτούτο Διαχείρισης του Λιανικού Εμπορίου της Οξφόρδης (Oxford institute of Retail Management) υλοποιήθηκαν μόνο τα 5. Ωστόσο, τα ήδη ανηγερμένα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής είχαν ήδη διαφοροποιήσει την εμπορική πραγματικότητα αλλά και τη μορφή της περιαστικής ζώνης του Ηνωμένου Βασιλείου. (M.S.Lowe, 2000)



Σχήμα 2.11: Τα περιφερειακά εμπορικά κέντρα της Βρετανίας, 1999

Πηγή: Michelle S. Lowe, 2000:262

Εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής, όπως το Trafford Centre είχαν ένα σαφές αντίκτυπο στον τρόπο πραγματοποίησης των αγορών, αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου των Βρετανών και στην αστική ζωή, μιας και άλλαξαν την αστική γεωγραφία και τις αστικές δομές. Συχνά τέτοιου είδους εμπορικά κέντρα έχουν άφθονη ζωή όχι μόνο κατά τις ώρες καταστημάτων αλλά και τις Κυριακές ή τις Αργίες για περίπατο, βόλτα στις βιτρίνες, χαλάρωση στα πάρκα και συναναστροφή. (M.S.Lowe, 2000)



Σχήματα 2.12, 2.13: Αεροφωτογραφία του Trafford Centre - Ο τρούλος του Trafford Centre
 Πηγή: <http://www.webbaviation.co.uk/manchester/trafford-centre.jpg> (αριστερά),
<http://www.aidan.co.uk/md/M60BookCover4X01.jpg> (δεξιά)

Κάτι τέτοιο ισχύει, όπως επισημαίνει ο Gruen (στο M.S.Lowe, 2000) και για τα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής στην Αμερική από το 50' και μετά τα οποία βρίσκονται στην περιαστική ζώνη. Εξυπηρετούν πολιτιστικές και κοινωνικές ανάγκες των νέων προαστίων περιέχοντας συχνά θέατρα, γραφεία και διαμερίσματα. Το 1985 χαρακτηρίζονται από τον Kowiski (στο M.S.Lowe, 2000:264) ως «κάτι παραπάνω από οικονομικής σημασίας. Γίνονται τρόπος ζωής». Αναπτύσσεται λοιπόν το “One-stop shopping”, δηλαδή η κάλυψη της ανάγκης για αγορά ποικίλων προϊόντων με μία μόνο στάση, από μία μόνο συγκεντρωμένη αγορά. Στη δεκαετία του '90 πολλά εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής στη Βόρεια Αμερική, ισοδύναμα αυτών της Βρετανίας αποτέλεσαν κάτι παραπάνω από εμπορικά κέντρα: έγιναν «μεγάλα κοινωνικά κέντρα- δημόσια forum», όπως χαρακτηρίζονται από τον Jeffrey Hopkins (1990 στο M.S.Lowe, 2000:264). Παρείχαν και παρέχουν λοιπόν την ευκολία πρόσβασης σε ιατρούς, βιβλιοθήκες, πισίνες, γυμναστήρια, καταστήματα, εκδηλώσεις, ταχυδρομείο, εκθέματα ακόμα και σχολεία. (M.S.Lowe, 2000)

Άλλο παράδειγμα νέας κεντρικότητας στις ΗΠΑ, στον περιαστικό χώρο, αποτελεί το μεγαλοπρεπές εξωαστικό πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής “the Forum Shops” στο Las Vegas το οποίο περιέχει 6 θεματικά εστιατόρια από όλο τον κόσμο και κοσμείται από έναν «ουρανό» στην οροφή ο οποίος αλλάζει κάθε 20 λεπτά από την αυγή στη νύχτα. Εκτός από τη λειτουργία του αποτελεί και θέλγητρο στο μάτι.



Σχήμα 2.14 :Άποψη του ‘the Forum Shops’ στο Las Vegas

Πηγή: http://www.vegas-online.de/images1/forum_shops_2_576.jpg



Σχήμα 2.15: Ο περιβόητος ‘ουρανός’ του ‘the Forum Shops’ στο Las Vegas

Πηγή: <http://www.lasvegastourism.com/shopping/fs1.gif>



Σχήμα 2.16: Ο φαντασμαγορικός εσωτερικός διάκοσμος του ‘the Forum Shops’ στο Las Vegas

Πηγή: http://www.thegogglesdonothing.com/photos/albums/lasvegas2005/caesars_lobby.jpg

Στη Φινλανδία ο Turo – Kimmo Lehtonen (1998 στο M.S.Lowe, 2000:265) αναγνωρίζει πως το εξωαστικό πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής East Centre Mall στο Ελσίνκι «συνδυάζει ιδρύματα του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα-όπως κάνει και η πόλη». Ήδη από το 1990, ο David Chaney (στο M.S. Lowe, 2000) είχε σχολιάσει πως κέντρα όπως σταθμοί του Μετρό θα αποτελέσουν πόλο έλξης για ανάπτυξη νέων μοντέλων αστικής ζωής που θα δημιουργήσουν νέες κεντρικότητες.

Η Verona αποτελεί επίσης παράδειγμα διάχυσης και δημιουργίας νέων κεντρικότητων στην περιαστική ζώνη. Παρουσιάζει παρόμοια χαρακτηριστικά με αυτά των διάχυτων πόλεων της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. Στην περίπτωσή της, οι σύγχρονοι χώροι συνεύρεσης και διαπροσωπικής επαφής είναι αυτοί που συνδέονται με την ανάπαυλα και τον τουρισμό. (M.Torres, www.iuav.edu/daest/attivita/ricerca/torres97)

Τα βρετανικά εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής, στον 21^ο αιώνα, παρουσιάζονται ως πυρήνες νέων πόλεων μιας και δεν αποτελούν μόνο εμπορικά πολυκέντρα έξω από την πόλη αλλά ολοκληρωμένες δομές με υποδομές αστικού κέντρου, όπως σταθμό λεωφορείων, τράπεζες ακόμα και εκκλησία, όπως συμβαίνει με το Metrocentre της εταιρίας Capital Shopping Centres. Η ίδια εταιρία έχει στην κατοχή της και ένα άλλο εμπορικό, το Lakeside, το οποίο σε συνδυασμό με τη δημιουργία κατοικίας κοντά του αποτελεί πλέον κατάλληλο κέντρο πόλης και «αποδεικνύεται να είναι ένας σημαντικός καταλύτης για περαιτέρω ανάπτυξη στην περιοχή» (M.S.Lowe, 2000:265).

Το ίδιο ισχύει και για άλλα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής, τα οποία στη συγκέντρωσή τους δημιουργούν νέες κεντρικότητες και έλκουν ανάπτυξη, αλλά και κατοίκους μιας και αυτοί εξυπηρετούνται εξίσου, ακριβώς όπως θα εξυπηρετούνταν αν κατοικούσαν στο κέντρο της πόλης. Το Bluestone, στην Αγγλία, το οποίο άρχισε τη λειτουργία του την άνοιξη του 1999 σε μία παραμελημένη περιοχή με ημιτελείς κατασκευές τσιμέντου, προσέφερε υπηρεσίες λιανικού εμπορίου και αποτέλεσε το κομβικό σημείο μιας νέας πόλης που περιλαμβάνει επιχειρήσεις και κατοικίες, αποτελεί δηλαδή όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται από τον M.S.Lowe (2000:265) «μία ιδιωτικού τομέα πόλη του μέλλοντος». Επιπλέον η εγγύτητά του στο σιδηροδρομικό τούνελ υψηλών ταχυτήτων Ebbsfleet αποτέλεσε παράγοντα που προσέλκυσε εκπαιδευτικές και πολιτιστικές πρωτοβουλίες. (Chaplin, 1998 στο M.S.Lowe, 2000)



Σχήμα 2.17: Εξωαστικό κέντρο εμπορίου-αναψυχής Bluewater, Kent, H.B.

Πηγή: <http://www.greenwichmeantime.com/timezone/europe/uk/england/county/kent/greenhithe/bluewater-shopping-centre>



Σχήμα 2.20: Η είσοδος του εξωαστικού κέντρου εμπορίου και αναψυχής Merry Hill

Πηγή: www.edmonds.uk.com/AEC/Merry%20Hill.htm



Σχήματα 2.18, 2.19: Άποψη και αεροφωτογραφία του εξωαστικού κέντρου εμπορίου και αναψυχής Bluewater

Πηγή: <http://www.integer-software.co.uk/software-in-action/bluewater-shopping-centre.htm>

Όσον αφορά στο βρετανικό εξωαστικό πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής Merry Hill, αρχικά δέχτηκε την εναντίωση του Υπουργείου Περιβάλλοντος σε πιθανή επέκτασή του. Παρόλα αυτά αναδύθηκε ως κέντρο μιας νέας πόλης του 21^{ου} αιώνα με χρήσεις λιανικού εμπορίου, αναψυχής, πολυτελή γραφεία, τράπεζες, έδρες επιχειρήσεων, club σκακιού και bridge, υπηρεσίες αναπήρων με εξυπηρετήσεις ισάξιες του κέντρου. Η χρήση των υπηρεσιών και καταστημάτων του Merry Hill έκανε τους κατοίκους να το αισθάνονται σαν το δικό τους κέντρο πόλης. Η μεταμόρφωση του Merry Hill από

περιφερειακό εμπορικό κέντρο σε κέντρο νέας πόλης δημιούργησε μια νέα ιεραρχία αστικών κέντρων στην πολυκεντρική βρετανική πραγματικότητα. (M.S.Lowe, 2000)

Το Waterfront αποτελεί ένα άλλο δημιούργημα των Richardson, το οποίο από εξωαστικό πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής εξελίχθηκε σε σημαντικό τόπο εργασίας, μιας και στεγάζει 65.032,1280 μ² γραφείων, αναψυχής, λιανικού εμπορίου, κυβερνητικών γραφείων, ηλεκτρονικών ειδών, υπηρεσίες βιομηχανιών και τοπικές επιχειρήσεις. Επίσης, το Waterfront διατηρεί και οικονομική δραστηριότητα νυχτερινών ωρών με bar και εστιατόρια αλλά και ξενοδοχείο τεσσάρων αστέρων, τα οποία έχουν προσδώσει μια νέα κοινωνική εστία για τη Δημοτική επιχείρηση του Dudley, στην οποία ανήκει το Waterfront. (M.S.Lowe, 2000)

Η αυξανόμενη τάση για μετατροπή των περιφερειακών εμπορικών κέντρων σε νέα κέντρα πόλεως είναι σαφώς θέματα που απασχολούν το Ηνωμένο Βασίλειο μιας και ανασυντάσσουν το δομημένο περιβάλλον, ενώ παράλληλα επαναπροσδιορίζουν την ιεραρχία των πόλεων. Πρόκειται για μία δυναμική μετατροπή, η οποία εξελίσσεται στο χρόνο. Αρχίζει από την εμφάνιση των προαστίων ως νέα κέντρα και φτάνει μέχρι σήμερα με τη διάχυτη πόλη. Τα βρετανικά διευρυμένα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής, όπως το Merry hill στα Δυτικά Midlands, το Lakeside, το Bluewater, το Metrocentre και άλλα, καθίστανται νέα δυναμικά κέντρα πόλεων μέσα από μία διαδικασία συνειδητή και από τους πολίτες. Σημαντικό επίσης είναι ότι κάποια από τα εμπορικά αυτά μεγαθήρια χτίστηκαν πάνω σε εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές περιοχές ή σε παρατημένες ημιτελείς κατασκευές. Βέβαια ο λόγος ύπαρξης αυτών των εμπορικών αναμφίβολα σχετίζεται με την εγγύτητα σε πληθυσμό και με τη συνδεσιμότητα με το αστικό κέντρο. Τέτοιου είδους περιφερειακά κέντρα έχουν θέσει τα υπάρχοντα κέντρα σε καθεστώς προστασίας και ανανέωσης μιας και στην πραγματικότητα τα πρώτα απειλούν με αυξανόμενη πίεση τα δεύτερα. (M.S.Lowe, 2000)

Ο Gruen και ο Smith's (1960 στο M.S.Lowe, 2000:271), προέβλεψαν πως «τα περιφερειακά εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής θα εξυπηρετούσαν αστικές, κοινωνικές, πολιτιστικές ανάγκες των νέων προαστιακών κοινοτήτων», πως θα ήταν κέντρα τα οποία θα προσέλκυαν επίσης κατοικία, γραφεία, θέατρα και άλλα. Υποστηρίζεται πως ο λόγος τους ήταν σχεδόν προφητικός μιας και στον 21^ο αιώνα τα



εμπορικά αυτά κέντρα οδήγησαν στην οικοδόμηση νέων κοινοτήτων στον περιαστικό χώρο δημιουργώντας έτσι «edge cities». Οι νέες αυτές πόλεις - edge cities – «σπανίως έχουν Δήμαρχο ή Δημοτικό Συμβούλιο και σχεδόν ποτέ δεν συμπίπτουν με τα όρια των χαρτών» είχε δηλώσει ο Garreau το 1991 (στο M.S.Lowe, 2000:272). Οι διάχυτες πόλεις στον εξωαστικό χώρο έχουν ως αστικό πυρήνα τα πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής που «λειτουργούν ως νέου τύπου αστικές πλατείες» (Garreau 1991). Ο ίδιος πιστεύει πως είναι δύσκολο να ονομαστούν αυτές οι νέες διάχυτες αστικές δομές και δίνει τον «λειτουργικό ορισμό της edge city». Αυτός ο ορισμός περιλαμβάνει 5 συστατικά:

1. 464.515,2000 μ² και άνω ενοικιαζόμενων χώρων για γραφεία
2. 55.741,8240 μ² και άνω ενοικιαζόμενων χώρων για λιανικό εμπόριο
3. «περισσότερες θέσεις εργασίας από τις κρεβατοκάμαρες», δηλαδή ημερήσιους παλινδρομητές που μεταβαίνουν καθημερινά από την κατοικία προς την εργασία και τούμπαλιν
4. μίξη χρήσεων γης που παρέχει τα πάντα
5. δεν μοιάζει με καμία άλλου είδους τυπική ή παραδοσιακού τύπου πόλη των τελευταίων 30 χρόνων

(Garreau, 1991 στο Michelle S. Lowe, 2000:272).

Είναι σαφές πως τα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής της Βρετανίας που εξετάσαμε κατέχουν όλα αυτά τα χαρακτηριστικά όπως τα περιγράφει ο Garreau.



Σχήματα 2.21, 2.22: Ο χώρος εγκατάστασης του Bluewater shopping center (1995) & το Bluewater ολοκληρωμένο το 1999

Πηγή: <http://www.roadphotos.co.uk/Bluewater>

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2.1) παρουσιάζεται η διάκριση των χαρακτηριστικών α) των εξωαστικών νέων κεντρικότητων και β) της εξωαστικής διάσπαρτης κατοικίας. Κάθε κατηγορία εμφανίζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ως προς τις κυρίαρχες και τις συμπληρωματικές χρήσεις γης και δραστηριότητες, τη θέση, το είδος ανάπτυξης, την αστική και την αρχιτεκτονική μορφολογία.

ΠΙΝΑΚΑΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΤΟΠΙΩΝ	
	‘ΔΙΑΧΥΤΗ ΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ’	
	Διασπορά δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο	
	εξωαστικές Νέες Κεντρικότητες	εξωαστική Διάσπαρτη Κατοικία
χωρική συγκέντρωση	-	-
διασπορά	εμπορίου & αναψυχής	κατοικίας
θέση	περιαστικός χώρος κοντά σε αυτοκινητόδρομους και διασταυρώσεις	περιαστικός χώρος εκτός οργανωμένων και σχεδιασμένων προαστίων
κυρίαρχες χρήσεις γης & δραστηριότητες	εμπορικά καταστήματα, πολυ- κινηματογράφοι, καφετέριες, μπαρ, εστιατόρια, θεματικά πάρκα, πάρκα αναψυχής	κατοικία
συμπληρωματικές χρήσεις γης & δραστηριότητες	γραφεία, εκθεσιακοί χώροι, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχεία, νοσοκομεία	-
είδος ανάπτυξης	νέα ανάπτυξη	νέα ανάπτυξη
αστική μορφολογία	κτιριακά συγκροτήματα και δημόσιοι υπαίθριοι χώροι με διεθνοποιημένη αστική μορφολογία – χωρίς αναφορές στο τοπικό δομημένο περιβάλλον	διάσπαρτα πανταχόθεν ελεύθερα κτίρια κατοικίας & μικρά συγκροτήματα κατοικιών συμβατικής μορφολογίας
αρχιτεκτονική μορφολογία	διεθνοποιημένος αρχιτεκτονικός σχεδιασμός	συνήθως συμβατικός σχεδιασμός & σε ελάχιστες περιπτώσεις καινοτόμος
τυπικά παραδείγματα	α. εμπορικά κέντρα: Bluewater, Merry hill, Metrocentre β. θεματικά πάρκα: Disneyland, Παρίσι, The City of Arts and Sciences (Valencia), Terra Mitica, Costa Blanca, Ισπανία γ. πάρκα αναψυχής: Efteling, Ρότερνταμ.	σε περιαστικές περιοχές μεγάλων πόλεων στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική – όπου η πολεοδομική νομοθεσία επιτρέπει την εκτός σχεδίου δόμηση (δηλ. δόμηση εκτός οργανωμένων προαστίων και οικισμών).

Πίνακας 2.1: Ταξινόμηση νέων αστικών τοπίων

Πηγή: Α.Γοσποδίνη, 2006 (υπό έκδοση)

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Θεσσαλονίκη και Ανατολική Περιαστική Ζώνη

3.1 Σύγχρονη ελληνική πόλη

Η σύγχρονη ελληνική πόλη χαρακτηρίζεται από διάχυση. Η διάχυτη ελληνική πόλη έχει προκύψει σταδιακά, μέσα από μία συγκεκριμένη διαδικασία: αρχικά, τμήματα του περιαστικού χώρου δομήθηκαν με τρόπο αυθαίρετο. Έπειτα διανοίχθηκαν δρόμοι, συχνά με τρόπο αυθαίρετο. Το επόμενο βήμα ήταν η προσέλκυση τριτογενούς τομέα εξαιτίας της ύπαρξης μεγάλων γηπέδων στον περιαστικό χώρο. Οι νέες δραστηριότητες που ιδρύθηκαν στον περιαστικό χώρο, ή μεταφέρθηκαν από το κέντρο, εγκαταστάθηκαν κατά μήκος των οδικών αξόνων και ιδιαίτερα εκατέρωθεν περιφερειακών οδών ή των αυτοκινητοδρόμων. Με αυτή τη διαδικασία προέκυψε η αστική πραγματικότητα που αποκαλούμε σήμερα διάχυτη πόλη.

Η διάχυτη πόλη χαρακτηρίζεται από «ιδιωτική αστικοποίηση» (Γ.Αίσωπος, 2004:82), δηλαδή από ανοικοδόμηση ιδιωτικής πρωτοβουλίας, από απουσία σχεδιασμού και από αρχιτεκτονική χαμηλής ποιότητας που επιλέχθηκε ως «γρήγορο μέσο ανοικοδόμησης» από τους ιδιώτες. Συχνά αναπαράγονται πολυκατοικίες που ταιριάζουν περισσότερο στο κέντρο παρά στο περιαστικό τοπίο. Πολλές φορές η κατασκευή των πολυκατοικιών ολοκληρώνεται τμηματικά παρουσιάζοντας μία εικόνα πρόχειρη και ημιτελή. Η διάχυτη πόλη συχνά δημιουργεί προβλήματα, όπως η καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος, η κατανάλωση του εδάφους και του χώρου, η επανάληψη του ίδιου κτιριακού τύπου και η στρέβλωση της αντίληψης του δημόσιου χώρου. Η επανάληψη της πολυκατοικίας «δε λαμβάνει υπόψη της τα σύγχρονα πολιτισμικά και κοινωνικά δεδομένα: το μετασχηματισμό της οικογενειακής δομής, τους εργαζόμενους γονείς, την εργασία στο σπίτι, την εργασιακή κινητικότητα, ..τους αλλοεθνείς πληθυσμούς» (Γ.Αίσωπος, 2004:83) Στα ανωτέρω προβλήματα προστίθεται η απουσία πολιτικής για το αυτοκίνητο παρότι η χρήση του διευρύνεται ολοένα και περισσότερο.

«Σήμερα ο ελεύθερος χώρος της ελληνικής διάχυτης πόλης δεν έχει ταυτότητα ή συγγέεται με το χώρο κατανάλωσης.» (Γ.Αίσωπος, 2004:83) Στην ελληνική πόλη δεν υπάρχουν σχεδιασμένοι δημόσιοι χώροι. Θεωρείται σήμερα πως οι δημόσιοι χώροι είναι τα τμήματα της γης που απλά «περισεύουν» ανάμεσα στις δομημένες επιφάνειες. Είναι τα υπολείμματα του χτισμένου. Οι δρόμοι είναι ιδιοποιημένοι και οι δημόσιες πλατείες ασχεδιάστες. Ο δημόσιος χώρος προκύπτει τόσο τυχαία και χωρίς προστασία από κάποιο νομικό πλαίσιο, που θεωρείται πως μπορεί εύκολα να εξαφανιστεί, να αναλωθεί. (Γ.Αίσωπος & Γ.Σημαιοφορίδης, 2001)

Οι πόλεις μας παρουσιάζουν χαρακτηριστικά που τις διαφοροποιούν από άλλες πόλεις της Δυτικής Ευρώπης ή της Βόρειας Αμερικής. Το ελληνικό αστικό τοπίο χαρακτηρίζεται από τον Αίσωπο (Γ.Αίσωπος & Γ.Σημαιοφορίδης, 2001:28) ως *ά-μορφο, α-όριστο, ά-τοπο*. Παρόλο που είναι *α-σχεδιάστο*, παραμένει εξαιρετικά ζωντανό. Όλη η πόλη μοιάζει ίδια, είναι *ά-μορφη*, δηλαδή δεν αναγνωρίζεται μία κυριαρχούσα μορφή. Η σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά της μετανεωτερικότητας με κυρίαρχη την ανάμιξη των μορφών και των ιστορικών στοιχείων. Χαρακτηρίζεται από τη διάχυση των καταστημάτων, των καφέ, των εκθεσιακών χώρων. Ανοίγουν αλυσίδες εμπορικών καταστημάτων, διανομής φαγητού, ταχύ-φαγείων, πολυκέντρων, πολυκινηματογράφων και διαμορφώνουν ένα νέο τρόπο ανάπτυξης της πόλης τόσο γοργό που δε δίνει το περιθώριο και κυρίως το χρόνο στους πολεοδόμους να σχεδιάσουν ή να προγραμματίσουν. Χαρακτηρίζεται από αποκεντρωμένη μορφή που ωθεί δραστηριότητες στον περιαιτικό χώρο, ιδίως στην περίπτωση της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Η Αθήνα παρουσιάζεται γεωγραφικά εξαπλωμένη με τους κατοίκους της να εργάζονται αλλού και να κατοικούν πολύ μακριά σε σχέση με τον τόπο εργασίας τους. Παρατηρείται λοιπόν και στην Αθήνα, όπως και στις άλλες Ευρωπαϊκές Μητροπόλεις, το φαινόμενο της ημερήσιας παλινδρόμησης και η τάση κατοίκησης των πιο αποκεντρωμένων περιοχών, όπου η πυκνότητα είναι μικρότερη σε σχέση με το κέντρο. Ως αποτέλεσμα της αποκεντρωτικής τάσης της Αθήνας, παρατηρείται δημιουργία νέων δραστηριοτήτων –εμπορικών, πολιτιστικών, διασκέδασης- κατά μήκος των βασικών αυτοκινητόδρομων.

Η ελληνική πόλη είναι υβριδική: ταυτόχρονα εξαπλωμένη και συγκεντρωμένη. Παρουσιάζει τόσο ιστορικούς, *σχεδιασμένους* δημόσιους χώρους και πυκνή δόμηση στο κέντρο όσο και μειωμένη προγραμματική δραστηριότητα στην περιφέρεια. Ο αστικοποιημένος χαρακτήρας της πόλης δε μειώνεται καθώς αυτή επεκτείνεται: η πυκνότητα του κτισμένου παραμένει ίδια, οι δρόμοι στενοί, ο δημόσιος χώρος παραμελημένος και απροσδιόριστος. (Γ. Αίσωπος, 2001, 196-201) «Η μορφολογία του χώρου και τα κτιριακά κελύφη που φιλοξενούν εμπορικά κέντρα, επιχειρηματικά πάρκα, θεματικά πάρκα, κλπ., συντάσσουν *αποσπάσματα κέντρου πόλης* τα οποία όμως είναι ασύνδετα μεταξύ τους και διασκορπισμένα στον υπαίθρο χώρο, χωρίς δομή, χωρίς περιφερειακό ιστό που να τα συνδέει σε ενιαίο σύνολο». (Α. Γοσποδίνη, 2006, υπό έκδοση)

Στον περιαστικό χώρο των ελληνικών πόλεων, τα εξωαστικά τοπία απαρτίζονται από διάσπαρτη ανάπτυξη κατοικίας και νέες κεντρικότητες. Ο περιαστικός χώρος όλο και περισσότερο καλύπτεται από εκτός σχεδίου διάσπαρτη δόμηση μονοκατοικιών, συγκροτημάτων μεζονετών (maisonettes) και πολυ-κέντρων εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων κοντά σε αυτοκινητόδρομους και περιφερειακές οδούς. Στις ελληνικές πόλεις, τέτοιου είδους πολυκέντρα συνήθως φιλοξενούν κινηματογράφους με πολλές αίθουσες, καφετέριες, εστιατόρια, bar, super markets, franchising εμπορικά καταστήματα διεθνών αλυσίδων, γυμναστήρια και κέντρα αισθητικής, δημόσιους υπαίθριους χώρους και πάρκα αναψυχής. Τα εξωαστικά πολυκέντρα, αν και δεν έχουν ιστορία μεγαλύτερη των δεκαπέντε ετών στον ελληνικό περιαστικό χώρο, έχουν αρχίσει να κατακτούν και τις μεσαίου μεγέθους πόλεις.

Είναι εμφανής η τάση αποκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα. Η οικονομική επένδυση τόσο εκτός των οργανωμένων προαστιακών κέντρων όσο και στις περιαστικές ζώνες, θεωρείται τα τελευταία χρόνια αποδοτικός τύπος οικονομικής επένδυσης και για αυτό εντατικοποιείται. Για παράδειγμα, στο Μαρούσι στην Αθήνα δημιουργήθηκε πολύ πρόσφατα, εκτός του οργανωμένου προαστιακού κέντρου και εκτός σχεδίου, ένα τεράστιο πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής, το «The Mall Athens», το οποίο άνοιξε τις πύλες του για το καταναλωτικό κοινό στις 25 Νοεμβρίου. Αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο στα Βαλκάνια, που αν πετύχει τους στόχους του, θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην καθημερινότητα των Αθηναίων.

(<http://www.athinorama.gr/articles/default.asp?i=1520&c=mall>)



Σχήμα 3.1: Μακέτα του «The Mall Athens» στο Μαρούσι

Πηγή: <http://www.athinorama.gr/articles/default.asp?i=1520&c=mall>

Το «The Mall Athens» βρίσκεται στις παρυφές της Αττικής Οδού και περιλαμβάνει περίπου 200 εμπορικά καταστήματα με όλα σχεδόν τα καταναλωτικά προϊόντα, 25 εστιατόρια και καφέ, καθώς και 15 κινηματογράφους που αναπτύσσονται σε ένα χώρο περίπου 58.500 τ.μ. (διαθέσιμος προς χρήση χώρος) καθώς και 90.000 τ.μ. υπόγειων χώρων με 2.065 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων. Αποτελεί ένα νέο «προϊόν» για τη χώρα, που συνδυάζει εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες για ολόκληρη την οικογένεια. Το «The Mall Athens» αναπτύχθηκε από τη Lamda Olympia Village (θυγατρική εταιρεία της Lamda Development) και τη διαχείριση του έχει αναλάβει η εταιρεία ECE-Lamda Hellas A.E (εξειδικευμένη εταιρεία στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης εμπορικών και ψυχαγωγικών κέντρων). Πρόκειται για επένδυση συνολικού ύψους 320 εκατ. ευρώ, η μεγαλύτερη στο είδος της στην Ελλάδα και από τις σημαντικότερες στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του, το κέντρο πρόκειται να απασχολήσει περισσότερους από 2.500 εργαζομένους. (<http://www.engineering.gr/design/home/default.asp>)

Στην Αθήνα υπάρχει έντονη ενεργητικότητα για οικονομικές επενδύσεις τέτοιου τύπου. Εξωαστικά κέντρα προγραμματίζονται στον περιαστικό χώρο και άλλων ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους, όπως για παράδειγμα, τη Λάρισα, την Καβάλα, την Κομοτηνή. Στη Λάρισα ήδη υπάρχει στον περιαστικό χώρο κινηματογράφος με πολλές αίθουσες (της αλυσίδας πολυκινηματογράφων “Ster Century Cinemas”), μεξικάνικο εστιατόριο, κέντρο ψυχαγωγίας με Bowling, ηλεκτρονικά παιχνίδια, μπυλιάρδο, υπαίθριο γήπεδο 5x5 κλπ. Bowling center υπάρχει και σε άλλη περιοχή κοντά στην είσοδο της πόλης. Στον περιαστικό χώρο της Πάτρας ήδη υπάρχει σύμπλεγμα με πολυσινεμά (με το όνομα “Veso”) και χώρους διασκέδασης, γήπεδα αθλητισμού, υπεραγορές (MAKRO, PRAKTIKER, κλπ) και οργανωμένη πίστα kart. Στη Ναύπακτο υπάρχουν κυρίως αθλητικές εγκαταστάσεις με γήπεδο μπάσκετ, ποδοσφαίρου 5x5, τένις, και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου όπως paintball, που λειτουργεί μόλις από το Νοέμβρη. Υπάρχουν επίσης super market γνωστών αλυσίδων (LIDL, Βερόπουλος) όλα συγκεντρωμένα σε κοντινές αποστάσεις το ένα από το άλλο, ενώ υπό κατασκευή είναι υποκατάστημα της αλυσίδας Carrefour. Παρατηρείται λοιπόν δραστηριοποίηση οικονομικού και εμπορικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις στον περιαστικό χώρο ακόμα και στις μεσαίες και μικρές πόλεις.

Ωστόσο, σύμφωνα με Ευρωπαϊκά στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην ανάπτυξη των εκτός πόλης εμπορικών και ψυχαγωγικών κέντρων στην Ευρώπη, η Ελλάδα κατέχει την 23^η θέση μεταξύ των 25 χωρών-μελών της ΕΕ: Υπολογίζοντας τη μέση επιφάνεια των εκτός πόλης πολυκέντρων ανά χίλιους κατοίκους, μόνο 50 m² αντιστοιχούν στην περίπτωση της Ελλάδας ενώ στην Ολλανδία αντιστοιχούν 280 m², στη Σουηδία 308 m² και στη Νορβηγία 523 m². Ο μέσος όρος και για τις 25 χώρες της ΕΕ είναι 143 m² ανά χίλιους κατοίκους. (Α. Γοσποδίνη, 2006, υπό έκδοση)

3.2 Θεσσαλονίκη: ο περιφερειακός της χώρος

Αρχικά στη Θεσσαλονίκη, όπως και στις υπόλοιπες μεγάλες πόλεις, οι λειτουργίες και γενικά ο τριτογενής τομέας αναπτυσσόταν εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Καθώς το κέντρο άρχισε να γίνεται υπερτροφικό, παρατηρήθηκε μια στροφή στην τάση χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα και συγκεκριμένα του κλάδου του εμπορίου. Αποδυναμώθηκε το ενδιαφέρον για τον πολεοδομική οργάνωση, η ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και τριτογενών δραστηριοτήτων αποσυνδέθηκε από τη χωροθέτηση και τη διασύνδεση με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης. Αιτία ήταν και η έλλειψη διαθέσιμης δημόσιας γης εντός της πόλης. Έτσι, λειτουργίες όπως το CEDEFOP, το Βαλκανικό κέντρο Συναλλαγών, η Εθνική Σχολή Δικαστών κλπ αν και θεωρούνται επιθυμητές για την ανάπτυξη της πόλης και την προβολή της διεθνώς, δε σχετίστηκαν με την πολεοδομική οργάνωση, την αναδιοργάνωση των επιμέρους λειτουργιών ή την αναβάθμιση των γεωγραφικών τμημάτων της μητροπολιτικής περιοχής. (Γρ.Καυκαλάς, 1999:13-15).

Το κυρίαρχο στοιχείο στην οργάνωση της Θεσσαλονίκης μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980, όταν θεσμοθετήθηκε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, ήταν η μονοκεντρικότητα γύρω από ένα ισχυρό κέντρο, το οποίο συγκέντρωνε τόσο δραστηριότητες μητροπολιτικού εύρους όσο και εξυπηρετήσεις καθημερινών αναγκών. Από τότε, η επέκταση και η αποκέντρωση οδήγησε στην ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών και νέων κεντροτήτων στην περιφερειακή ζώνη.

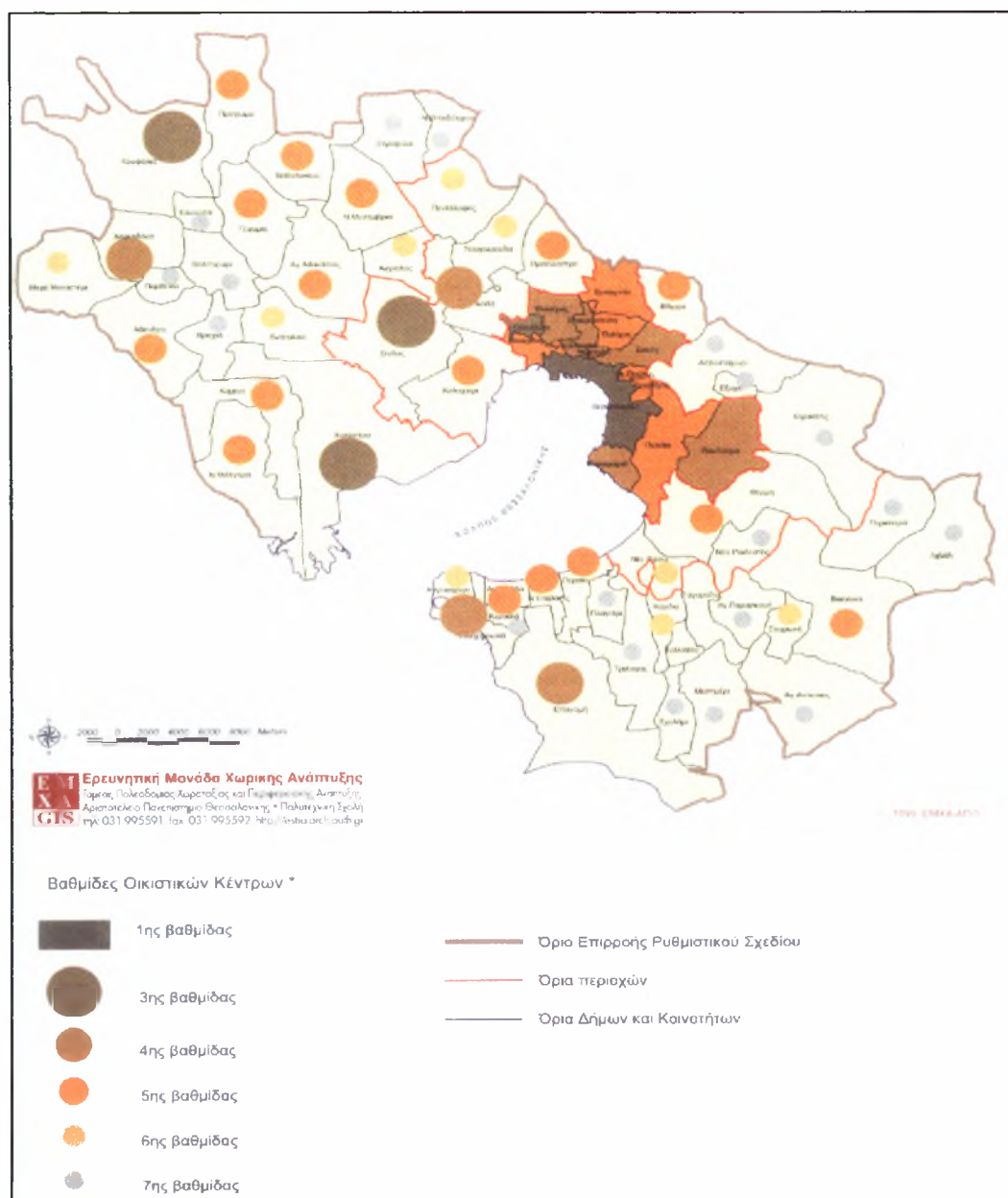
Παρατηρήθηκε μια στροφή: οι νέες υπηρεσίες και οι τριτογενείς δραστηριότητες δεν ενδιαφέρονταν πια για την πολεοδομική τους οργάνωση, τον τόπο χωροθέτησής τους και τη σύνδεση τους με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης. Έτσι, μετά τη δεκαετία

του 1990, το λιανικό εμπόριο περιαστικοποιείται. Σημειώνονται αλλαγές ως προς την καταναλωτική συμπεριφορά, ως προς τη δομή των επιχειρήσεων και ως προς τον τύπο των καταστημάτων στην περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης.

Δημιουργούνται νέα εμπορικά αναπτύγματα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης με τη δημιουργία υπεραγορών τροφίμων αρχικά (hyper-markets, supermarkets) και μεγάλων εμπορικών κέντρων στον περιαστικό χώρο αργότερα, με αποτέλεσμα να μην είναι βιώσιμα τα μικρά συνοικιακά καταστήματα. Η επέκταση δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο οφείλεται στην τάση αποκέντρωσης του πληθυσμού. Παράλληλα με την αποκέντρωση των δραστηριοτήτων και του πληθυσμού αυξάνεται και η ατομική κινητικότητα με την ολοένα αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου. Η επέκταση των αστικών συγκοινωνιών και η επέκταση του αστικού μεταφορικού δικτύου ταχείας κυκλοφορίας συμβάλλει επίσης σημαντικά στην περιαστικοποίηση. Ο σημαντικότερος όμως παράγοντας που οδήγησε στην περιαστικοποίηση των δραστηριοτήτων και κυρίως του τριτογενούς τομέα οφείλεται στην έλλειψη μεγάλων χώρων ή κτιρίων για την κατασκευή ή στέγαση υπεραγορών και μεγάλων καταστημάτων στο κέντρο της πόλης. Τα δεδομένα αυτά σε συνδυασμό με την χαλαρότητα που επικρατεί ως προς τις κανονιστικές πολεοδομικές ρυθμίσεις για την εκτός σχεδίου δόμηση αποτέλεσαν πόλο έλξης δραστηριοτήτων στην περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης. (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999)

3.2.1 Χωροταξική Οργάνωση των Οικιστικών Κέντρων της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης

Με την εμφάνιση νέων κεντρικότητων στον περιαστικό χώρο, τίθεται το ζήτημα της ιεράρχησης των οικιστικών κέντρων. Τα οικιστικά κέντρα υπακούουν σε μία ιεραρχία ανάλογα με τα αγαθά που προσφέρουν. Έτσι, τα χαμηλότερης βαθμίδας κέντρα παρέχουν σχετικά λίγα αγαθά και σε μικρή εμβέλεια, ενώ τα ανώτερης προσφέρουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα κατώτερης αλλά και κάποια επιπλέον διαφορετικά αγαθά. Ένα κέντρο κατώτερης βαθμίδας, για να εξυπηρετηθεί σε αγαθά και υπηρεσίες που δεν έχει, χρησιμοποιεί αυτά της ανώτερης βαθμίδας. Έτσι προκύπτει ο παρακάτω χάρτης που αφορά στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, στον οποίο δεν εντοπίζονται οικιστικά κέντρα 2^{ης} βαθμίδας.



Σχήμα 3.2: Χάρτης οικιστικών κέντρων Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης
 Πηγή: Γρ.Καυκαλάς, 1999:55

Τα οικιστικά κέντρα διαφοροποιούνται σημαντικά ως προς την ιεραρχία και την οργάνωσή τους. Οι μεγαλύτερες διαφορές επισημαίνονται ανάμεσα στα οικιστικά κέντρα μέσα στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης και αυτά που βρίσκονται στην Περιαστική ζώνη. Στο ένα άκρο της ιεράρχησης βρίσκεται ο Δήμος Θεσσαλονίκης, ο οποίος συγκεντρώνει όλων των ειδών τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα πλαίσια της ΕΠΘ και έχει περιοχή αγοράς που καλύπτει όχι μόνο το σύνολο της ΕΠΘ αλλά και αγορές εθνικές ή διεθνείς. (Γρ.Καυκαλάς, 1999:51-70)

Αν συγκρίνουμε τον πληθυσμό με τα καταστήματα που αντιστοιχούν ανά 1000 κατοίκους σε κάθε βαθμίδα, προκύπτει ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 3.1)

Αρ. Κατα- στημάτων ανά 1000 κατοίκους	Πληθυσμός								
	<998	1.035-1.568	1.901-2.418	2.785-3.636	5.400-8.127	10.275-20.785	27.894-40.093	80.698	383.967
< 10	Εξοχή 7				Πανόραμα 4				
10-15	Σηραχώρι 7 Παρθένιο 7 Ταγοράδες 7 Λιβάδι 7 Ελευσία 7 Σουριπτή 6 Βραχιά 7 Αγ. Παροικιστή 7 Καρδιά 6		Τρίλοφος 7 Πλαγιάρι 7			Οραόκασιρο 5			
15-20	Κερασά 7 Αγ. Αντώνιος 7 Βαλτοχώρι 7 Ν. Φυλαδέλφεια 7	8η Αγγελοχώρι 6	Φύλαρα 5 Χοριάτης 7 Πεννύλοφος 6	Ασβεστοχώρι 7	5η Αγ. Παύλος 5	Τριανθρία 5 Πυλαία 5	4η Συλαές 4 Πολίχνη 5		Κιλνημεριά 4
20-25	Μεσημέρι 7	Ν. Γαδισός 7	Μ. Μοναστήρι 6 Πρόχωμα 5		Αγ. Αθανάσιος 5		Εάσμος 4 Σουρούπλη 4		
25-30	Περσιτερά 7	Κ. Σγαλάρι 7	5η Ν. Μεσημέρια 5 Αδενόρο 5 Βοδόλακας 5	Βασιλειά 5 Περαία 5	4η-5η Σινδος 3 Θέρμη 4	Ελευθέριο 3	Αμπελόκηποι 4 Νεάπολη 4		
30-35		Ν. Ρόσσο 6	Ανατολικά 6 Ν. Μάλαρα 5	Γέφυρα 5 Κύμνα 5	Χαλάστρα 3				
35-40	Αγγιάλος 6	Ν. Επιβλεις 5 Νισχωρούδα 6		Ευκαρπία 5	Επισκοπή 4 Κοιμητόσσα 3 Ν. Μηχανιώνα 4				
40-50				Καλοχώρι 5 Χαλκηδόνα 4	Ιωνία 4				
>50		Αγ. Τριάδα 5			Μενεμένη 5				Θεσσαλονίκη 1

Πίνακας 3.1:Ταξινόμηση των οικιστικών κέντρων της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης με βάση τον πληθυσμό και τον αριθμό καταστημάτων ανά 1000 κατοίκους.
Πηγή: Γρ.Καυκαλάς ,1999:57

Βαθμί- δες	Αριθμός Δήμων και Κοινοτήτων ΕΠΘ				Τάξη μεγέθους πληθυσμού	Καταστή- ματα ανά 1.000 κατοίκους
	ΠΣΔ	Περιφερειακή Ζώνη	Λιμνική Λοιπή	Αντιπελοική Λοιπή		
1η	1	-	-	-	400.000	> 50
2η	-	-	-	-		
3η	1	1	2	-	5.000-8.000	25-40
4η	7	2	1	2	5.000-8.000*	25-40*
5η	6	3	8	4	2.000-3.500*	25-35*
6η	-	3	3	3	1.000-2.500	15-25
7η	-	4	6	10	< 1.000	15-20
Σύνολο	15	13	20	19		

Πίνακας 3.2: Αριθμός οικισμών και βασικά χαρακτηριστικά οικιστικών κέντρων
Πηγή: Καυκαλάς Γρ.,1999:58

3.2.2 Συστήματα Σχεδιασμού, Θεσμικά Πλαίσια

Για την οργάνωση των κέντρων εκπονήθηκε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ), το οποίο ολοκληρώθηκε το 1984 και στην ουσία πραγματευόταν τη διάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης. Οι εκθέσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου κατέληξαν στο Ν. 1561/85 "Περί Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης". Τα ζητήματα που πραγματεύεται το παρόν άρθρο είναι η έκθεση για το εμπόριο και η έκθεση για τα κέντρα. Ο τομέας των υπηρεσιών θεωρήθηκε ότι αναπτύσσεται σε διάφορους οικονομικούς κλάδους (και δεν εξετάστηκε σαν ενιαίος κλάδος) όπως κοινωνική υποδομή, πολιτισμός, αθλητισμός, κεντρικές λειτουργίες κλπ. από την άποψη της πολεοδομικής τους οργάνωσης. Από την έκθεση λιανικού εμπορίου για τις εκτός Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) περιοχές - η οποία μιλάει ακόμα μόνο για καταστήματα υπεραγορών τροφίμων μιας και η λειτουργία των σημερινών πολυκαταστημάτων άρχισε να επεκτείνεται απο τα τέλη της δεκαετίας του 1980 - προκύπτουν καταστήματα τοπικής εμβέλειας αλλά και εξυπηρετήσεις με υπερτοπική εμβέλεια (πέραν των ορίων ενός δήμου), όπου συγκεντρώνονταν καταστήματα εξυπηρέτησης καθημερινών αναγκών και εκπαίδευσης. Καταχωρήθηκαν επίσης υπερτοπικές λειτουργίες του τριτογενούς τομέα, χωροθετημένες στην Περιαιστική Ζώνη, όπως τα ΤΕΙ Θεσσαλονίκης στη Σίνδο, το Νοσοκομείο Παπανικολάου στην Εξοχή και τα κέντρα διασκέδασης στην περιοχή της Θέρμης. Τελικό συμπέρασμα της έκθεσης αυτής ήταν ότι "η Θεσσαλονίκη έχει την εικόνα μιας συγκεντρωτικής πόλης με μονοκεντρική δομή που διογκώθηκε και αναπτύχθηκε απρογραμματίιστα γύρω από ένα μοναδικό κέντρο του οποίου η επιρροή δεν επέτρεψε τη δημιουργία αυτόνομων κέντρων στην περιφέρεια του ΠΣΘ και της περιαιστικής ζώνης". Η αστική οργάνωση αυτού του τύπου είχε ως αποτέλεσμα την ημερήσια παλινδρόμηση (commuting), δηλαδή την καθημερινή μετακίνηση από και προς το κέντρο της πόλης. Η παλινδρόμηση επέφερε κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση του περιβάλλοντος και ηχορύπανση. Τα τελευταία 15 χρόνια βέβαια έχουν παρατηρηθεί αλλαγές. Ωστόσο, με βάση τις εκθέσεις αυτές του Ρυθμιστικού Σχεδίου ορίστηκαν κάποιοι στόχοι και μέτρα στον Ν. 561/1981 σε σχέση με τον τριτογενή τομέα και το ζήτημα της οργάνωσης των κέντρων. (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999:96-98)

Από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΟΡΣ) θεωρήθηκε βασικός στόχος η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, ώστε να αναδειχθεί η πόλη ως εμπορικό, πολιτιστικό και υπηρεσιακό κέντρο. Ως στόχος γενικού πλαισίου του ΡΣΘ, που διέπει και την οργάνωση του τριτογενούς τομέα στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ), είναι ο αναφερόμενος στο άρθρο 1 (παρ. 3) στόχος ότι το ΡΣΘ, ανάμεσα στα άλλα, αποβλέπει στη *"χωροταξική διάρθρωση των τομέων παραγωγής"*, καθώς και στη *"χωροταξική και νέα πολεοδομική δομή της πόλης"*. Σχετικά με την οικονομία της ΕΠΘ, κάποιοι από τους ειδικότερους στόχους που τίθενται (άρθρο 3, παρ. 3) είναι:

- η ορθολογική ανάπτυξη όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων, με παράλληλη ενίσχυση επιλεγμένων κλάδων προηγμένης τεχνολογίας
- η οικονομική ανασυγκρότηση της ΕΠΘ με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό και ορθολογική ανάπτυξη της βιομηχανίας με αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια, και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα με *ενίσχυση ορισμένων κλάδων του*. (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999: 99)

Το αρνητικό των ανωτέρω στόχων είναι ότι δεν εξειδικεύονται σε μέτρα· είναι πολύ γενικοί. Η επιλεκτική αναφορά σε ορισμένους κλάδους (χονδρεμπόριο, τουρισμό) οφειλόταν στο ότι δινόταν προτεραιότητα στα πιεστικά προβλήματα χωροθέτησης λειτουργιών των κλάδων αυτών, ενώ δεν υπάρχει καμιά αναφορά για τον τομέα των υπηρεσιών. Το ΡΣΘ είχε ως κατεξοχήν στόχο την πολυκεντρική οργάνωση μέσω της χωροταξικής οργάνωσης της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης. Η ανάγκη για πολυκεντρική οργάνωση επιβαλλόταν για να εξαιρεθεί η συμφύρση του κέντρου της Θεσσαλονίκης. Εκτός από τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, ως μία από τις κατευθύνσεις του ΡΣΘ αναφέρεται η ιεράρχηση των κέντρων και η ενίσχυση των Δήμων υπερτοπικής σημασίας (π.χ. ο Δήμος Πυλαίας, Καλαμαριάς) και ο έλεγχος χρήσεων γης, ο οποίος συνεπάγεται:

- τη χωροθέτηση νέων λειτουργιών
- την αποθάρρυνση ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος βασικών αρτηριών
- την οργάνωση δικτύων κυκλοφορίας και μεταφοράς για τη σύνδεση της περιοχής με το αστικό κέντρο
- την ανακατανομή και χωροθέτηση ειδικών λειτουργιών

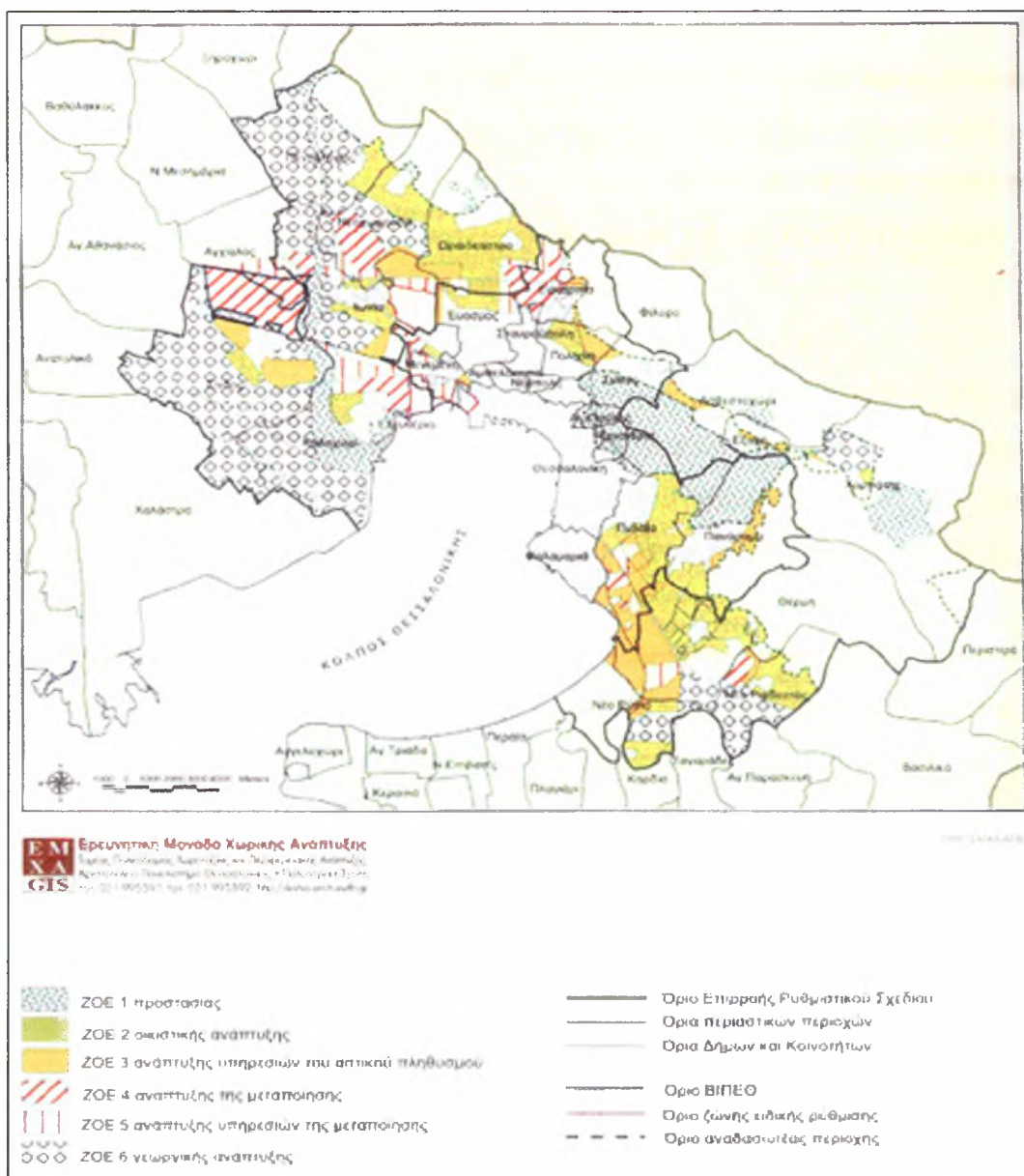
(Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999:100)

Δεν αναφέρεται ωστόσο ο τρόπος με τον οποίο θα επέλθει αυτή η ενίσχυση. Το ΡΣΘ αντιμετωπίζει προβλήματα όπως η αδυναμία εφαρμογής του και η γενικότητα των στόχων του που τους καθιστά μη υλοποιήσιμους. (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999:100-101)

Πέραν του ΡΣΘ, το βασικότερο εργαλείο για το σχεδιασμό στον περιφερειακό χώρο είναι η Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ). Η μελέτη της ΖΟΕ, όπως εκπονήθηκε από τον Ρυθμιστικό Οργανισμό Θεσσαλονίκης για την Περιφερειακή Ζώνη και για την εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή (Σχ.3.3), καθορίζει «χρήσεις γης εντός των οποίων επιτρέπεται ή δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση διαφόρων δραστηριοτήτων». (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999:102) Υπάρχουν 6 υποκατηγορίες ΖΟΕ για την περιφερειακή οργάνωση (προστασίας, οικιστικής ανάπτυξης, ανάπτυξης υπηρεσιών αστικού πληθυσμού, ανάπτυξη της μεταποίησης, ανάπτυξη υπηρεσιών μεταποίησης, γεωργικής ανάπτυξης). Δύο ζώνες αποτελούν τις βασικές περιοχές χωροθέτησης τριτογενών δραστηριοτήτων: οι ΖΟΕ ανάπτυξης υπηρεσιών αστικού πληθυσμού (χωροθέτηση επιστημονικών ιδρυμάτων, ερευνητικών κέντρων, γραφείων εδρών επιχειρήσεων και κέντρων διασκέδασης) και οι ΖΟΕ ανάπτυξης υπηρεσιών μεταποίησης (τράπεζες, ασφάλειες, κτίρια ειδικής εκπαίδευσης, ερευνητικά και επιστημονικά ιδρύματα, εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης, περίθαλψης και αθλητισμού). Ωστόσο, δεν προβλέπεται καθόλου κατοικία στις δύο αυτές ΖΟΕ, παρόλο που οι υπηρεσίες είναι 'αστικού πληθυσμού'. Έτσι εξαπλώνονται στο χώρο οι δραστηριότητες τριτογενούς τομέα και μεταποίησης χωρίς να υποστηρίζονται από κατοικία.

Όπως αναφέρεται από τους Αθ.Γιαννακού και Γρ.Καυκαλά (1999:105) πολύ σημαντική θεωρείται η πολιτική για τη χορήγηση αδειών χωροθέτησης και εγκατάστασης δραστηριοτήτων στον περιφερειακό χώρο. Απαιτείται Κοινή Υπουργική Απόφαση 69269/5387/90 που αποσκοπεί στην εφαρμογή του Νόμου 1650/86 "Περί Προστασίας Περιβάλλοντος", η οποία θέτει προϋποθέσεις για τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων στην Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης και δεύτερον απαιτείται γνωμοδότηση του Ρυθμιστικού Οργανισμού Θεσσαλονίκης για τα "μεγάλα έργα". Αυτή η πολιτική οργανώνει την ανάπτυξη της ΕΠΘ και συγκεκριμένα μεγάλο μέρος των κεντρικών λειτουργιών των "εκτός πόλης" μεγάλων καταστημάτων και άλλων υπερτοπικών λειτουργιών. Πολύ σημαντική θεωρείται και η χορήγηση όρων δόμησης για τις μεγάλες

εγκαταστάσεις στην ΕΠΘ μιας και αυτές παρεκκλίνουν από τον προβλεπόμενο νόμο για τους όρους δόμησης εκτός σχεδίου. (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999)



Σχήμα 3.3: Χάρτης Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης
Πηγή: Γρ.Καυκαλάς, 1999:28

Πάντως «σε γενικές γραμμές, στο ελληνικό σύστημα σχεδιασμού, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο αντιμετωπίζεται ως μεμονωμένο εγχείρημα» (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999:111) Η ανάπτυξη στον περιαστικό χώρο δεν είναι πάντα ρητά θεσμοθετημένη. Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους ελέγχου είναι η εκπόνηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και η εφαρμογή του Ν.1650/86 για την περιβαλλοντική πολιτική.

Καθίσταται εμφανές, ότι τα συστήματα σχεδιασμού επιδρούν στις αναπτυξιακές ευκαιρίες και τη χωροθετική συμπεριφορά του τριτογενούς τομέα. Για τις περιοχές εντός σχεδίου και ειδικά για τις περιοχές εγκατάστασης κεντρικών λειτουργιών ο σχεδιασμός είναι αυστηρά θεσμοθετημένος. Βέβαια, μόνον ένα μέρος του σχεδιασμού είναι ενεργοποιημένο μιας και «οι κατευθύνσεις των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων για την οργάνωση των χρήσεων γης, μέσα από τις οποίες καθορίζονται οι κατευθύνσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού για την οργάνωση της πόλης, δεν απέκτησαν ποτέ υποχρεωτικό κανονιστικό χαρακτήρα» με αποτέλεσμα να υπάρχουν αποκλείσεις των χρήσεων γης. (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999: 112).

Για τις περιφερειακές περιοχές το ισχύον σύστημα σχεδιασμού είναι μία μίξη πολιτικών. Δεν υπάρχει θεσμοθετημένο πλαίσιο και προωθείται η εγκατάσταση επιχειρήσεων με βάση την ώθηση που δίνεται από τους ιδιοκτήτες γης και τη θέλησή τους να αναπτύξουν μια δραστηριότητα. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αποτελούν εργαλεία χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού ιδίως για τον περιφερειακό χώρο. «Πολλές από τις δραστηριότητες που εγκαθίστανται στον περιφερειακό μη πολεοδομημένο χώρο δεν ακολουθούν την τυπική διαδικασία αδειοδότησης, καθώς μπορούν να την παρακάμπτουν είτε μέσα από διάφορα νομικά τεχνάσματα είτε επειδή το νομικό πλαίσιο δεν καλύπτει ορισμένες περιπτώσεις. Για παράδειγμα, η μετατροπή ενός υπάρχοντος κτίσματος, το οποίο έχει αδειοδοτηθεί για κάποια συγκεκριμένη χρήση, σε μια διαφορετικών απαιτήσεων λειτουργία του τριτογενούς τομέα δεν ελέγχεται από τις διατάξεις της ΚΥΑ 69269/90 σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις». (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999: 113)

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο τα συστήματα σχεδιασμού είναι πιο ευέλικτα για την ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών. Υπάρχουν συστήματα σχεδιασμού για την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και τριτογενούς τομέα, κυρίως εμπορίου, σε νέες περιοχές. Στην Ελλάδα, όμως, ο πολεοδομικός σχεδιασμός όσον αφορά στον κανονιστικό του χαρακτήρα είναι άκαμπτος. Για αυτό το λόγο συχνά υπερπηδώνται οι ακαμψίες με μία χωρίς όρους αστική ανάπτυξη, η οποία βεβαίως είναι ασχεδίαστη και άρα υπεραντλεί και υπερεκμεταλλεύεται τη γη. Το αποτέλεσμα των παραπάνω οδήγησε σε μία πίεση για την εξασφάλιση στρατηγικού σχεδιασμού πιο ευέλικτου, που να

σέβεται το περιβάλλον (φυσικό και αστικό) και τις αρχές της αειφορίας. (Αθ.Γιαννακού & Γρ.Καυκαλάς, 1999)

3.2.3 Κατηγοριοποίηση δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο Θεσσαλονίκης

Με βάση τα στοιχεία που περιέχονται στα αρχεία του Οργανισμού Θεσσαλονίκης και της ΔΙΠΕΧΩ (Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας) που αφορούν στη χορήγηση αδειών χωροθέτησης συγκεκριμένων εγκαταστάσεων, καθώς και εγκρίσεων κατά παρέκκλιση όρων δόμησης, ο Καυκαλάς (1999: 108-109) κατηγοριοποιεί τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης. Από τα αρχεία αυτά επιλέχθηκαν όλες οι περιπτώσεις που αφορούσαν καταστήματα του τριτογενούς τομέα και τα οποία χωροθετούνται στον εκτός πολεοδομημένης περιοχής περιαστικό χώρο. Πρόκειται για παρακάτω κατηγορίες δεδομένων:

- Η πρώτη κατηγορία αφορά στις *γνωμοδοτήσεις και εγκρίσεις χωροθέτησης* δραστηριοτήτων βάσει της 69269/90 ΚΥΑ (Κοινή Υπουργική Απόφαση), που αποσκοπεί στην εφαρμογή διατάξεων του Ν. 1650/1986 περί Προστασίας Περιβάλλοντος. Στην απόφαση αυτή εντάσσονται και πολλές σημαντικές δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, όχι όμως το σύνολο αυτών των δραστηριοτήτων. Ένας μεγάλος αριθμός περιπτώσεων που περιλαμβάνονται σε αυτά τα αρχεία, είναι αυτά τα συνεργεία, τα οποία με βάση την ΕΣΥΕ (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας), κατατάσσονται στον τριτογενή τομέα και για τα οποία απαιτείται έγκριση χωροθέτησης βάσει της 69269/90 ΚΥΑ. Η δραστηριότητα αυτή τείνει να συγκεντρώνεται στον περιαστικό χώρο κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες. Επομένως, η μελέτη των στοιχείων αυτών δίνει μια εικόνα του χαρακτήρα των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον περιαστικό χώρο, αλλά αφορά μόνον μερικώς δραστηριότητες που σχετίζονται με τις λεγόμενες "κεντρικές λειτουργίες".
- Η δεύτερη κατηγορία δεδομένων αφορά στις *εγκρίσεις κατά παρέκκλιση όρων δόμησης* για κτίρια που στεγάζουν δραστηριότητες τριτογενούς τομέα. Στην κατηγορία αυτή ανήκει το σύνολο σχεδόν των μεγάλων εμπορικών κέντρων ή υπεραγορών (supermarkets), αφού βάσει της νομοθεσίας για την εκτός σχεδίου δόμηση δεν επιτρέπεται η δόμηση καταστημάτων άνω των 600 τ.μ., και συνεπώς για τα μεγαλύτερα κτίρια απαιτείται ειδική έγκριση κατά παρέκκλιση όρων δόμησης. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν προφανώς οι μεγαλύτερες σε όγκο δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα που αναπτύσσονται στον

περιαστικό χώρο, οι περισσότερες από τις οποίες κατατάσσονται στις λεγόμενες "κεντρικές λειτουργίες".

- Η τρίτη κατηγορία αφορά στα ονομαζόμενα "**μεγάλα έργα**". Η χωροθέτηση έργων που κρίνονται σημαντικά για την ανάπτυξη της πόλης ακολουθεί τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 7 του Ν. 1651/85, σύμφωνα με το οποίο η Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Θεσσαλονίκης γνωμοδοτεί για όλα τα έργα κλίμακας "τουλάχιστον ΓΠΣ (Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου)". Από το αρχείο των μεγάλων έργων επιλέχθηκαν όλες οι περιπτώσεις που αφορούσαν καταστήματα του τριτογενούς τομέα και τα οποία χωροθετούνται στον εκτός πολεοδομημένης περιοχής περιαστικό χώρο.

Συνεπώς, με βάση τα στοιχεία των σχετικών αρχείων εγκρίσεων χωροθέτησης διαμορφώνονται τέσσερις κατηγορίες εγκαταστάσεων:

- Εγκαταστάσεις που πήραν έγκριση χωροθέτησης με τη διαδικασία του "μεγάλου έργου".
- Εγκαταστάσεις που είχαν έγκριση κατά παρέκκλιση όρων δόμησης και δεν περιλαμβάνονται στην κατηγορία των "μεγάλων έργων".
- Εγκαταστάσεις που είχαν θετική γνωμοδότηση ή έγκριση χωροθέτησης βάσει της ΚΥΑ 69269/90.
- Εγκαταστάσεις που είτε ανεγέρθηκαν προ της 69269/90 ΚΥΑ ή μετά το 1990 και δεν έχουν έγκριση χωροθέτησης με κάποια από τις αναφερόμενες παραπάνω διαδικασίες.

Τα καταστήματα κατατάχθηκαν σε 10 συνολικά κατηγορίες: υπεραγορές τροφίμων και άλλα πολυκαταστήματα (στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και οι υπεραγορές τεχνικού & οικιακού εξοπλισμού που περιλαμβάνουν όλα τα είδη και δεν εξειδικεύονται σε κάποιο προϊόν, όπως για παράδειγμα το PRAKTIKER), υπεραγορές οικιακού εξοπλισμού εξειδικευμένων προϊόντων (π.χ. έπιπλα, φωτιστικά), άλλα εμπορικά καταστήματα, διοίκηση, γραφεία, ερευνητικά κέντρα κλπ, τουρισμός, αναψυχή, αθλητισμός, εκπαίδευση, υγεία-τρόνοια, συνεργεία, αποθήκες, καταστήματα χονδρεμπορίου και σταθμοί αυτοκινήτων. Περίπου ένα τρίτο των καταγεγραμμένων καταστημάτων αφορά συνεργεία, τα οποία είτε τείνουν να χωροθετούνται κοντά σε οδικούς άξονες είτε ακολουθούν τις τάσεις χωροθέτησης των καταστημάτων του δευτερογενούς τομέα.

Από τις υπόλοιπες δραστηριότητες μεγαλύτερη συγκέντρωση στον περιφερειακό χώρο Θεσσαλονίκης παρουσιάζουν οι εγκαταστάσεις τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού, μεγάλο μέρος των οποίων αφορούν κέντρα διασκέδασης τα οποία παραδοσιακά τείνουν να συγκεντρώνονται στον περιφερειακό χώρο, καθώς και οι υπεραγορές οικιακού εξοπλισμού. (Γρ.Καυκαλάς, 1999: 110-111)

	Όλες οι δραστηριότητες		Εκτός συνεργείων & αποθηκών	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Υπερ-αγορές τροφίμων, πολυκαταστήματα	21	8,3	21	14,8
Υπερ-αγορές οικιακού εξοπλισμού (έπιπλα,φωτιστικά)	31	12,2	31	21,8
Άλλα εμπορικά καταστήματα	19	7,5	19	13,4
Διοίκηση, Γραφεία, Ερευνητικά κέντρα	12	4,7	12	8,5
Τουρισμός, Αναψυχή, Αθλητισμός	32	12,6	32	22,5
Εκπαίδευση	10	3,9	10	7
Υγεία-πρόνοια	15	5,9	15	10,6
Συνεργεία	82	32,3		
Αποθήκες, καταστήματα χονδρεμπορίου	30	11,8		
Σταθμοί αυτοκινήτων	2	0,8	2	1,4
Σύνολο	254	100	142	100

Πίνακας 3.3: Κατανομή καταστημάτων χωροθετημένων στον περιφερειακό χώρο ανά είδος δραστηριότητας.

Πηγή: Γρ.Καυκαλάς 1999: 110

Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι μέρος των καταστημάτων που εμφανίζονται ως υπεραγορές οικιακού εξοπλισμού, ανεξάρτητα από το πώς έχει δηλωθεί σε κάποια από τις διαδικασίες αδειοδότησης, λειτουργούν παράλληλα και ως καταστήματα του κλάδου της μεταποίησης (όπως η κατασκευή επίπλου που συνοδεύεται από κάποιους εκθεσιακούς χώρους). Σε ό,τι αφορά τις υπεραγορές τροφίμων και τα λοιπά πολυκαταστήματα καταγράφηκαν συνολικά 21 εγκαταστάσεις (15% του συνόλου των εγκαταστάσεων πλην των συνεργείων και αποθηκών). Είναι γνωστό ότι η κατηγορία των υπεραγορών τροφίμων και των πολυκαταστημάτων αφορά σε σημαντικό βαθμό τα μεγαλύτερα σε μέγεθος καταστήματα. Από το σύνολο των υπόλοιπων δραστηριοτήτων που είναι περισσότερο συνδεδεμένες με τις κεντρικές λειτουργίες οι μισές είναι χωροθετημένες στην νοτιοανατολική περιφερειακή ζώνη, δηλαδή στην περιοχή Θέρμης, Ν. Ρυσίου και Ν. Ραιδεστού. Στην πραγματικότητα 70% των περιπτώσεων αυτών χωροθετούνται στη νοτιο-ανατολική περιοχή της ΕΠΘ, δηλαδή από την εκτός σχεδίου

περιοχή Πυλαίας και Καλαμαριάς προς νοτιο-ανατολικά στην περιοχή Θέρμης, Ν. Ρυσίου και Ν. Ραιδεστού. (Γρ.Καυκαλάς, 1999: 111)

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 3.4) κατανέμονται τα καταστήματα ανάλογα με τον τρόπο αδειοδότησης (η αδειοδότηση αναφέρεται σε όλες τις άλλες διαδικασίες πλην την οικοδομικής άδειας). Περίπου 30% των εγκαταστάσεων εγκρίθηκαν με κατά παρέκκλιση όρους δόμησης είτε ως "μεγάλα έργα" είτε με την απλή διαδικασία χορήγησης κατά παρέκκλιση όρων δόμησης. Στις περιπτώσεις αυτές κατατάσσονται και οι μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων, των οποίων το κυρίαρχο είδος είναι τα τρόφιμα (Μαρινόπουλος, Μασούτης, Continent κλπ.). Ακολουθούν τα καταστήματα οικιακού εξοπλισμού (20,5%) και τα καταστήματα επίπλων. Τα τελευταία, εμφανίζονται στο αρχείο ως εκθέσεις επίπλων. Εκτιμάται ότι μέρος αυτών των καταστημάτων στεγάζουν και τη μεταποιητική δραστηριότητα του επίπλου. (Γρ.Καυκαλάς, 1999: 114)

Κατηγορία αδειοδότησης	Αριθμός καταστημάτων	%
Μεγάλο Έργο	36	14,2
Κατά παρέκκλιση όροι δόμησης	37	14,6
ΚΥΑ 69269/90	115	48,1
Χωρίς άλλη αδειοδότηση (πλην της οικοδομικής άδειας)	66	27,6
Σύνολο	254	100

Πίνακας 3.4:Καταγραφή καταστημάτων στην περιαιστική ζώνη ανά κατηγορία αδειοδότησης.
Πηγή: Γρ.Καυκαλάς, 1999: 114

3.2.4 Τυπολογία χώρων εγκατάστασης των τριτογενών δραστηριοτήτων

Μπορούν να διακριθούν δύο βασικοί τύποι χώρων εγκατάστασης δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα και ειδικότερα του λιανικού εμπορίου και της αναψυχής σύμφωνα με τον Γρ.Καυκαλά (1999:123-127)

α. Τα κλειστά εμπορικά κέντρα, τα οποία αναπτύχθηκαν σε συγκεκριμένες "κρίσιμες" περιφερειακές περιοχές (Καλαμαριά, Πανόραμα). Τα πρώτα εμπορικά κέντρα που κατασκευάστηκαν στο τέλος της δεκαετίας του 1980 σε περιοχές μέσων και υψηλών εισοδημάτων (Πανόραμα, Καλαμαριά). Στέγαζαν επιχειρήσεις αμιγούς λιανικού εμπορίου και επέλεξαν αποκεντρωμένες περιοχές αναγνωρίζοντας τη δυσλειτουργία του κέντρου.

β. Οι *υπεραγορές* λιανικού εμπορίου τροφίμων (super markets) και ειδών οικιακού εξοπλισμού ως επέκταση του κύκλου εργασιών πολυεθνικών εταιριών στην Ελλάδα και τα *εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής*. Το 1993 αποτελεί χρονιά-σταθμό καθώς στην πόλη εισβάλλουν οι εταιρίες MAKRO και CONTINENT. Τα επόμενα χρόνια ιδρύονται με επιτυχία οι υπεραγορές ειδών οικιακού εξοπλισμού των εταιριών GOETZEN και PRAKTIKER. Παράλληλα εμφανίζονται παραρτήματα των πολυεθνικών αλυσίδων CARREFOUR και LIDL, που χωρίς να έχουν άλλη εγκατάσταση στον εθνικό χώρο πειραματίστηκαν να εισέλθουν στην ελληνική αγορά επενδύοντας για πρώτη φορά στην Θεσσαλονίκη. Οι υπεραγορές αυτές αναπτύσσονται οριζόντια. Στεγάζονται σε μονώροφα κτίρια· όσα διώροφα υπάρχουν γίνονται με παρέκκλιση των αρχικών προδιαγραφών. Τα κτίρια αυτά πολλές φορές ενσωματώνουν και άλλες χρήσεις με χαρακτήρα υποστήριξης της κατανάλωσης. Οι δορυφορικές χρήσεις αναπτύσσονται είτε στο εσωτερικό του κτιρίου, είτε αυτόνομα στο χώρο του οικοπέδου του. Έτσι από υπεραγορές εμπορίου τροφίμων (super market) μετατρέπονται σε *εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής*. Η περιγραφή αυτή φωτογραφίζει το CONTINENT και νυν IKEA του αεροδρομίου που αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση καθώς μετεξελίχθηκε σε πυρήνα μιας “νέας εμπορικού χαρακτήρα αστικότητας”. Άλλα παραδείγματα είναι το CONTINENT των δυτικών συνοικιών, τα MAKRO, GOETZEN και PRAKTIKER της ανατολικής Θεσσαλονίκης, το K-MAX στην έξοδο προς Δερβένι κ.ά. Το μοντέλο συμπληρώνεται από τοπικές υπεραγορές τροφίμων, επίπλων και παιχνιδιών (ΥΠΕΡ-Μαρινόπουλος, GRAND Μασούτης, Ποδηλατούπολη κ.ά.).

Τα πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής προκύπτουν ως αποτέλεσμα υπερεθνικού σχεδιασμού που τις εντάσσει σε ένα πλέγμα διεθνών δραστηριοτήτων, με συνέπεια η πόλη εμμέσως να διεθνοποιείται μέσω της συμμετοχής της στο δίκτυο της επιχείρησης. Οι επιχειρήσεις εγκαθίστανται στην περιφέρεια της πόλης, εξαρτώνται από το δίκτυο υποδομών και από το πρωτεύον οδικό δίκτυο. Συχνά δημιουργούν αυτόνομα υποδομές όπως ανισόπεδος κόμβος στα CARREFOUR του συγκροτήματος «Μακεδονία».

Τα πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής καταλαμβάνουν πολύ μεγάλες εκτάσεις (φτάνουν και τα 112 στρέμματα). Επομένως έχουν ανάγκη εξεύρεσης μεγάλων -και ενιαίων φυσικά- εκτάσεων. Είναι γνωστό πως η αλυσίδα CARREFOUR καθυστέρησε για μεγάλο διάστημα την επένδυση στη Θεσσαλονίκη λόγω της αδυναμίας εξεύρεσης μεγάλου οικοπέδου και δεδομένου του υπερβολικού κόστους και των δυσχερειών για τη

συνένωση μικρότερων ιδιοκτησιών. Αντίθετα, τα εμπορικά κέντρα και τα κτίρια γραφείων καταλαμβάνουν μικρότερη έκταση, αφού το κατάλληλο μέγεθος οικοπέδου μπορεί να βρεθεί στην άμεση περιφέρεια του κέντρου (περιοχές σε παρακμή ή απαξιωμένες εκτάσεις) ή ακόμα και μέσα σε αυτό με τη στρατηγική της επανάχρησης παλαιότερων κτιρίων. Τα πολυκέντρα αυτά δημιουργούν νέα αστικά τοπία και νέες κεντρικότητες.

3.2.5 Έλεγχος χωροθέτησης των δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα

Δραστηριότητες όπως πολυκαταστήματα, επιχειρηματικά πάρκα, εκτατικοί χώροι διασκέδασης και αναψυχής υπάγονται σε έλεγχο μόνον κατά το στάδιο της έκδοσης της οικοδομικής άδειας. Στα πλαίσια της άδειας εξετάζεται και η συμβατότητά τους με τις ισχύουσες χρήσεις γης στις ΖΟΕ ή στα ΓΠΣ. Για ορισμένες από τις δραστηριότητες τριτογενούς τομέα, όπως οι υπεραγορές, «επιμέρους διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας - όπως αυτές του άρθρου 5 του από 24.5/31.5.85 ΠΔ (ΦΕΚ 270/Δ) που αφορούν τους όρους δόμησης σε εκτός σχεδίων πόλεων και ορίων οικισμών περιοχές - προβλέπουν την παροχή γνωμοδότησης σε σχέση με την προγραμματιζόμενη χωροθέτηση με αφορμή την υποβολή αιτήματος έγκρισης παρεκκλίσεων από τους γενικώς ισχύοντες όρους δόμησης» (Γρ.Καυκαλάς, 1999:150)

Σημαντικός τρόπος ελέγχου χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα είναι το τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο που προβλέπεται από το άρθρο 26 του Ν. 1337/83, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 8 παρ. 13 του Ν. 1512/85. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό μπορεί να εγκριθεί τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο σε περιοχές εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του '23 για τον εντοπισμό και τη δέσμευση χώρων για την ανέγερση κτιρίων δημόσιων/δημοτικών αναγκών και γενικά κτιρίων κοινής ωφέλειας. Μέσω του θεσμού αυτού έχει δοθεί διέξοδος στη χωροθέτηση εγκαταστάσεων νέου τύπου που δεν εντάσσονται ούτε στις κατηγοριοποιήσεις των χρήσεων του ΓΠΣ ούτε στις επιμέρους κατηγορίες κτιρίων της εκτός σχεδίου δόμησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι με τη διαδικασία αυτή εγκρίθηκε το τοπικό ρυθμιστικό σχέδιο του Τεχνολογικού Πάρκου Θεσσαλονίκης στην περιοχή της Θέρμης.

Ωστόσο, η χωροθέτηση και ο έλεγχος της εγκατάστασης των δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα δεν έχει αποτελέσει μέχρι σήμερα αντικείμενο ειδικής ρύθμισης στην ισχύουσα χωροταξική και πολεοδομική νομοθεσία. Δυστυχώς, δεν υπάρχει

ουσιαστικός έλεγχος της χωροθέτησης των δραστηριοτήτων αυτών όχι μόνο στις αστικές αλλά κυρίως στις περιαιτικές περιοχές που δεν καλύπτονται από εξειδικευμένο καθορισμό χρήσεων γης.

Ένα άλλο πρόβλημα είναι η απ' ευθείας, μέσω διατάξεων νόμων, αντιμετώπιση ζητημάτων χωροθέτησης χρήσεων και λειτουργιών σε κρίσιμες περιοχές του αστικού ή περιαιτικού χώρου, κατά κανόνα μητροπολιτικού χαρακτήρα, που επιχειρεί με τον τρόπο αυτό να διαφύγει τόσο τον έλεγχο νομιμότητας όσο και σκοπιμότητας των εγκρινόμενων εγκαταστάσεων. Τέτοια είναι η περίπτωση της έγκρισης Τοπικού Ρυμοτομικού Σχεδίου στην έκταση του Πατριαρχείου (εκτός σχεδίου περιοχή Πυλαίας) η οποία έγινε με τροπολογία του Ν. 1890/1990 (άρθρο 38), χωρίς καμιά σύνδεση με τον υφιστάμενο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό. (Γρ.Καυκαλάς, 1999:152)

3.2.6 Προβλήματα χωροθέτησης και λειτουργίας των επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα στον περιαιτικό χώρο (Γρ.Καυκαλάς, 1999:141-144)

Τα σημαντικότερα προβλήματα που πλήττουν τον τριτογενή τομέα στην ΕΠΘ, μπορούν να ομαδοποιηθούν ως εξής:

α) **Προβλήματα και ελλείψεις υποδομών.** Τέτοιου είδους προβλήματα αφορούν σε ανεπαρκή εξυπηρέτηση από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, σε κακή ποιότητα των οδικών αξόνων, των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας, υδροδότησης και τηλεπικοινωνιών, σε δυσκολίες πρόσβασης και στη μεγάλη απόσταση από άλλες υπηρεσίες και φορείς με τους οποίους συνεργάζεται η εκάστοτε επιχείρηση (π.χ. τράπεζες). Τα προβλήματα αυτά συνηθέστερα αντιμετωπίζονται στις περιοχές εκτός οικιστικού ιστού, όπου συγκεντρώνονται πολλές επιχειρήσεις τριτογενούς τομέα.

β) **Προβλήματα στάθμευσης.** Παρόλο που στον περιαιτικό χώρο τα πολυκαταστήματα και οι μεγάλες επιχειρήσεις έχουν συχνά πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης, κρίνονται συχνά ελλειπείς και ανεπαρκείς σε αριθμό στις ώρες ή στις περιόδους αιχμής (π.χ. στο διάστημα των εορτών των Χριστουγέννων και του Πάσχα)

γ) **Προβλήματα συνεργασίας με υπηρεσίες του ευρύτερου δημόσιου τομέα.**

Επισημαίνονται προβλήματα εξυπηρέτησης και γραφειοκρατικών κωλυμάτων που καθυστερούν τη διαδικασία χωροθέτησης, τη σωστή λειτουργία και την επέκταση των επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα στον περιαιτικό χώρο.

δ) Προβλήματα σχετικά με τις χρήσεις γης στην περιοχή εγκατάστασης.

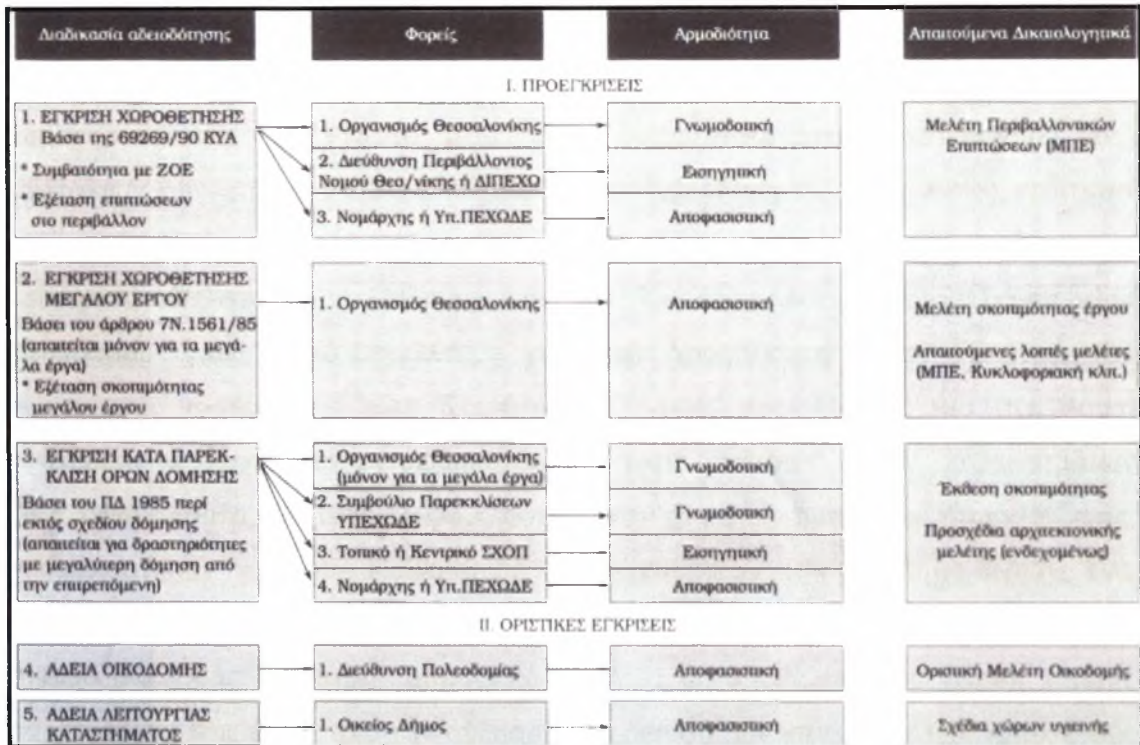
Τέτοια προβλήματα παρατηρούνται σε περιπτώσεις συνύπαρξης μιας τριτογενούς δραστηριότητας με άλλη δραστηριότητα, όχι απαραίτητα τριτογενή, η λειτουργία της οποίας εμποδίζει τη λειτουργία της πρώτης. Είναι η περίπτωση που συχνά παρατηρείται στα ελληνικά τοπία, η σύγκρουση χρήσεων γης.

ε) Προβλήματα διάθεσης και αξίας γης των κτισμάτων. Πολλές χωροθετήσεις λειτουργιών καθυστερούν εξαιτίας της έλλειψης διαθέσιμων οικοπέδων και κτισμάτων. Άλλοτε υπάρχουν κενά οικόπεδα προς εκμετάλλευση αλλά η τιμή τους είναι δυσπρόσιτη. Άλλες φορές τα οικόπεδα είναι δεσμευτικά ως προς τη χωροθέτηση του κτίσματος μέσα στο οικόπεδο. Τα προβλήματα αυτά ορισμένες φορές μεταβάλουν την αρχική πολιτική χωροθέτησης, λειτουργίας και επέκτασης ορισμένων τριτογενών επιχειρήσεων.

3.2.7 Διαδικασία έγκρισης εγκατάστασης και χορήγησης κατά παρέκκλιση όρων δόμησης στον περιαστικό χώρο (Γρ.Καυκαλάς, 1999:153-158)

Τα τελευταία χρόνια, με την εμφάνιση σημαντικών τάσεων χωροθέτησης εξειδικευμένων δραστηριοτήτων υπερτοπικής εμβέλειας (π.χ. CEDEFOP, Τεχνολογικό Πάρκο, κλπ.) και πολυκαταστημάτων (CARREFOUR, PRAKTIKER, κλπ.) στον περιαστικό χώρο, η διαδικασία των εγκρίσεων χωροθέτησης και κατά παρέκκλιση όρων δόμησης επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη ενός σημαντικού και δυναμικού μέρους του τριτογενούς τομέα. Στις εκτός σχεδίου περιοχές της ΕΠΘ δεν έχουν μέχρι σήμερα θεσμοθετηθεί διατάξεις καθορισμού επιτρεπόμενων χρήσεων γης.

Στις περισσότερες περιπτώσεις ζητείται παρέκκλιση για την ανέγερση “υπεραγοράς” με έγκριση συντελεστή δόμησης 0,2 και ποσοστού κάλυψης 20%. Στην πραγματικότητα, επιδιώκεται έγκριση συντελεστή για χρήση που δεν είναι οπωσδήποτε υπεραγορά, χρήση η οποία είτε δε θα έπαιρνε θετική γνωμοδότηση του ΟΡΘΕ στη συγκεκριμένη έκταση (όπως αποθήκη χονδρεμπορίου, εργαστήριο ή βιοτεχνία), είτε προβλέπεται μεν από το σχεδιασμό του ΟΡΘΕ αλλά με μικρότερο συντελεστή (όπως έκθεση ή μικρό κατάστημα ή άλλη μικτή χρήση). Άλλος τρόπος έγκρισης είναι μέσω γνωμοδότησης του ΟΡΘΕ για έργα που κατηγοριοποιούνται ως “μεγάλα έργα”, με υπερτοπική εμβέλεια εγκαταστάσεις άνω των 5000 τ.μ.



Σχήμα 3.4: Αναλυτική Διαδικασία αδειοδότησης για την ανέγερση ενός έργου του τριτογενούς τομέα

Πηγή : Γρ. Καυκαλάς, 1999: 157

Οι πολεοδομικοί χειρισμοί που είναι αναγκαίοι για το σχεδιασμό φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Σχεδιασμός σε περιοχές προσέκλυσης επιχειρήσεων	<ol style="list-style-type: none"> σημειακή επανάχρηση κελυφών και κενών περιοχών βελτίωση χώρου σε ΒΙΠΕ και ΒΙΟΠΑ αναιτιλότητες κεντρικών περιοχών για υποδοχή εδρών επιχειρήσεων σημειακές ρυθμίσεις μεγάλων εγκαταστάσεων υπηρεσιών εξυπηρέτησης του πληθυσμού
Σχεδιασμός σε περιοχές ενδογενούς διεθνοποίησης	<ol style="list-style-type: none"> σχεδιασμός χώρων υποδοχής εδρών επιχειρήσεων στο κέντρο της πόλης
Σχεδιασμός σε περιοχές αρνητικής διεθνοποίησης	<ol style="list-style-type: none"> σημειακός επανασχεδιασμός και αναπλάσεις κενών παραγωγικών εγκαταστάσεων και κτισμάτων επισήμανση ευπαθών περιοχών της πόλης
Σχεδιασμός σε περιοχές διεθνοποίησης λειτουργιών	<ol style="list-style-type: none"> σημειακός χειρισμός μεγάλων εγκαταστάσεων μέσω τοπικών ρυμοτομικών, ΒΕΠΕ και οργανωμένης δόμησης αναβάθμιση της κυκλοφοριακής υποδομής της πόλης και των κόμβων εισόδου-εξόδου

Πίνακας 3.5: Αναγκαίοι πολεοδομικοί χειρισμοί για το σχεδιασμό

Πηγή: Καυκαλάς Γρ., 1999: 171

3.3 Ανατολική Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης

Κάνοντας μια αναδρομή για να μελετήσουμε τον αριθμό των καταστημάτων, παρατηρούμε ότι το 1978 το 10% των νέων καταστημάτων χωροθετήθηκε στις ανατολικές συνοικίες του ΠΣΘ (Πυλαία, Καλαμαριά, Πανόραμα, Τριανδρία), πρώτιστα στο Δήμο Καλαμαριάς που συγκέντρωσε το 7,5% των νέων καταστημάτων και δευτερευόντως στο Δήμο Πυλαίας. Και στις δύο περιπτώσεις η προσέλκυση νέου πληθυσμού ήταν πολύ μεγαλύτερη από την προσέλκυση δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα. Στις τότε Κοινότητες Πανοράματος, Θέρμης και στη λοιπή ανατολική περιοχή συγκεντρώθηκε πολύ μικρό ποσοστό νέων καταστημάτων τριτογενούς τομέα. Το 1988 υπερδυσπλασιάστηκαν τα καταστήματα στο Δήμο Πυλαίας, διπλασιάστηκαν στο Δήμο Καλαμαριάς, αυξήθηκαν κατά 70% στο Δήμο Θέρμης, ενώ στην Περαιά μειώθηκαν. Αξίζει να σημειωθεί πως οι περιοχές αυτές έχουν ένα κοινό σημείο αναφοράς: διαθέτουν σημαντικό απόθεμα μη οικοδομημένου χώρου. Επίσης παρατηρείται πως εκτός από την αύξηση του αριθμού των καταστημάτων τριτογενούς τομέα, αυξάνεται και το μέσο μέγεθος των καταστημάτων. (Γρ.Καυκαλάς, 1999:43-47)

Μετά τη δεκαετία του '80 εμφανίζεται και ενισχύεται σταδιακά ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα στην περιαστική ζώνη και ιδιαίτερα στην ανατολική, που στηρίζεται στις *μεγάλες μονάδες*. Ανοίγουν υπεραγορές, μεγάλα καταστήματα, πολυκαταστήματα τύπου "*shops in a shop*", δηλαδή πολλά διαφορετικά καταστήματα χωροθετημένα στον ίδιο κτιριακό όγκο, όπως επίσης και εκπαιδευτήρια, πανεπιστημιακά ιδρύματα κλπ.

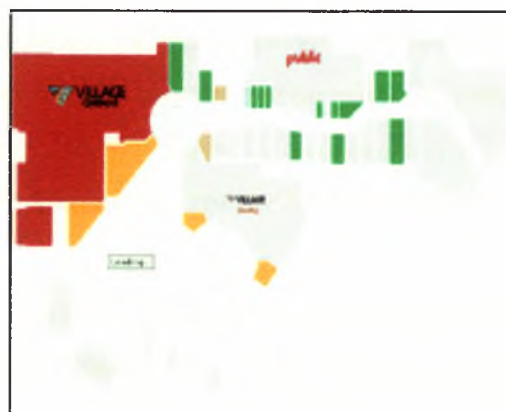
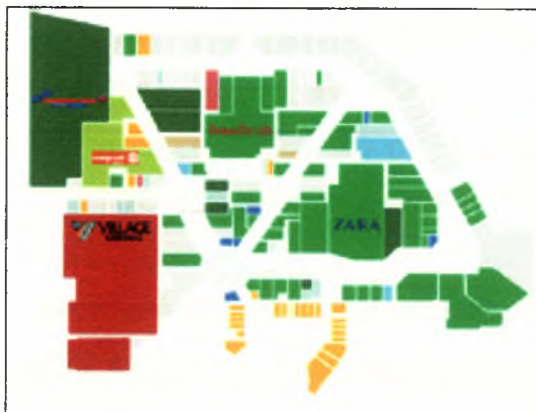
Για παράδειγμα, στη νοτιοανατολική περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης, και ειδικά στην περιοχή μεταξύ της πόλης και του αεροδρομίου, έχουν ήδη αναπτυχθεί τρία πολυκέντρα, ενώ ακόμη ένα τύπου "*shops in a shop*", πολύ μεγαλύτερο από τα υπάρχοντα παραδόθηκε πρόσφατα σε λειτουργία και έχει ήδη κατακτήσει μεγάλη μερίδα του αγοραστικού κοινού, όχι μόνο της ανατολικής Θεσσαλονίκης, αλλά ολόκληρης της μητροπολιτικής περιοχής. Το νέο πολυκέντρο Mediterranean Cosmos, έκτασης 70.000 m², 3000 θέσεων στάθμευσης και εκτιμώμενου κατασκευαστικού κόστους 100 εκ. € (Σχήμα 3.5) αποτελεί αξιοποίηση της εκτός σχεδίου ιδιοκτησίας του Οικουμενικού Πατριαρχείου και ήδη έχει κάνει θριαμβευτική έναρξη της λειτουργίας του στις 21 Οκτώβρη με υψηλή επισκεψιμότητα μιας και περιλαμβάνει 220 καταστήματα λιανικού εμπορίου συνολικής επιφάνειας 45.000 m², έναν πολυ-

κινηματογράφο με έντεκα αίθουσες, δύο εκ των οποίων είναι αίθουσες VIP με επιπρόσθετες πρωτότυπες παροχές, ένα κέντρο bowling, ένα μεγάλο super market, καφετέριες, εστιατόρια, bars, παιδικό σταθμό, χώρο βρεφικής φροντίδας και υγιεινής, φαρμακείο, γραφείο πληροφοριών, τράπεζες. Σε τμήμα της έκτασης του κέντρου σχεδιάστηκε να κατασκευαστεί «το παραδοσιακό ελληνικό χωριό» με ελληνική εκκλησία, αμφιθέατρο 400 θέσεων για ποικίλες εκδηλώσεις, παραδοσιακές ελληνικές ταβέρνες, και υπαίθριους καθιστικούς χώρους. Οι επισκέπτες από τη ζώνη επιρροής του Mediterranean Cosmos υπολογίζονται στο 1,5 εκατομμύριο. (www.in2.gr/depaggelmatis.php?id=4553).



Σχήμα 3.5: Mediterranean Cosmos – το μεγαλύτερο πολυ-κέντρο εμπορίου και αναψυχής στον ανατολικό περιφερειακό χώρο της Θεσσαλονίκης.

Πηγή: <http://www.in2.gr/depaggelmatis.php?id=4553>



Σχήμα 3.6: Κατόψεις του Mediterranean Cosmos - Ισόγειο στα αριστερά, υπόγειο στα δεξιά

Πηγή: <http://www.mediterraneancosmos.gr/mainsite/common/default.aspx>

Αναλύοντας τη συγκρότηση των κέντρων του ΠΣΘ, ο Δήμος Θεσσαλονίκης περιέχει και τους 17 κλάδους που εμφανίζονται στην ΕΠΘ και συγκεντρώνει το 44% του πληθυσμού και το 63% των καταστημάτων του τριτογενούς τομέα (το 1991). Όλοι οι υπόλοιποι Δήμοι του ΠΣΘ είναι σημαντικά κέντρα και συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό καταστημάτων σε μεγάλη ποικιλία κλάδων τριτογενών δραστηριοτήτων. Το Πανόραμα στα ανατολικά του ΠΣΘ έχει αναλογικά με τον πληθυσμό του χαμηλή αναλογία καταστημάτων. Το ίδιο ισχύει σε μικρότερο βαθμό για το Δήμο Καλαμαριάς. Σήμερα παρατηρείται αποκέντρωση “κεντρικών λειτουργιών” σε τοπικά “κέντρα-πυρήνες” σε διάφορες περιοχές της πόλης, ιδίως στα κέντρα των Δήμων και των Δημοτικών Διαμερισμάτων. Κλασικό παράδειγμα αποτελεί το κέντρο της Καλαμαριάς. Παρατηρείται επίσης γραμμική ανάπτυξη τριτογενών δραστηριοτήτων πάνω στους κύριους οδικούς άξονες. (Γρ.Καυκαλάς, 1999: 63-64)

Συγκεκριμένα, για τη συγκρότηση κέντρων στην Ανατολική περιαστική ζώνη, η οποία παρουσιάζει πολλά κέντρα και πυκνό δίκτυο μικρών οικισμών, παρουσιάζονται τα εξής χαρακτηριστικά:

1. μεγάλο μέρος των οικισμών (ιδίως στα κέντρα της Επανωμής και της Μηχανιώνας) ειδικεύεται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με την αναψυχή όπως εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης, bars κλπ. Δε λείπουν βέβαια και δραστηριότητες λιανικού και χονδρικού εμπορίου και υπηρεσίες που απευθύνονται σε κατοίκους της περιοχής.
2. κάποιοι άλλοι οικισμοί απορροφούν σημαντικό πληθυσμό και λειτουργούν ως τόποι πρώτης κατοικίας για τους κατοίκους του ΠΣΘ (Πλαγιάρι, Τρίλοφος) και ενώ έχουν μικρή αναλογία καταστημάτων σε σχέση με τον πληθυσμό τους, έχουν αρχίσει τα τελευταία 8 χρόνια να συγκεντρώνουν δραστηριότητες ανώτερης τάξης από τη βαθμίδα τους. Το ίδιο μοντέλο ακολουθεί η Περαιά, λόγω της σημαντικής αύξησης του πληθυσμού της και της αναβάθμισής της.

Η ανατολική περιαστική ζώνη περιλαμβάνει εκτός από την Καλαμαριά και ένα άλλο μεγάλο κέντρο, τη Θέρμη. Ο δυναμισμός της Θέρμης πλησιάζει την κωμόπολη της Σίνδου. Δεν παρατηρείται ωστόσο ειδίκευση σε αναψυχή ούτε αποκέντρωση πληθυσμού από το ΠΣΘ. Επιλεκτικά μόνο συγκεντρώνει δραστηριότητες που αποκεντρώνονται από το ΠΣΘ. (Γρ.Καυκαλάς, 1999: 61-63)

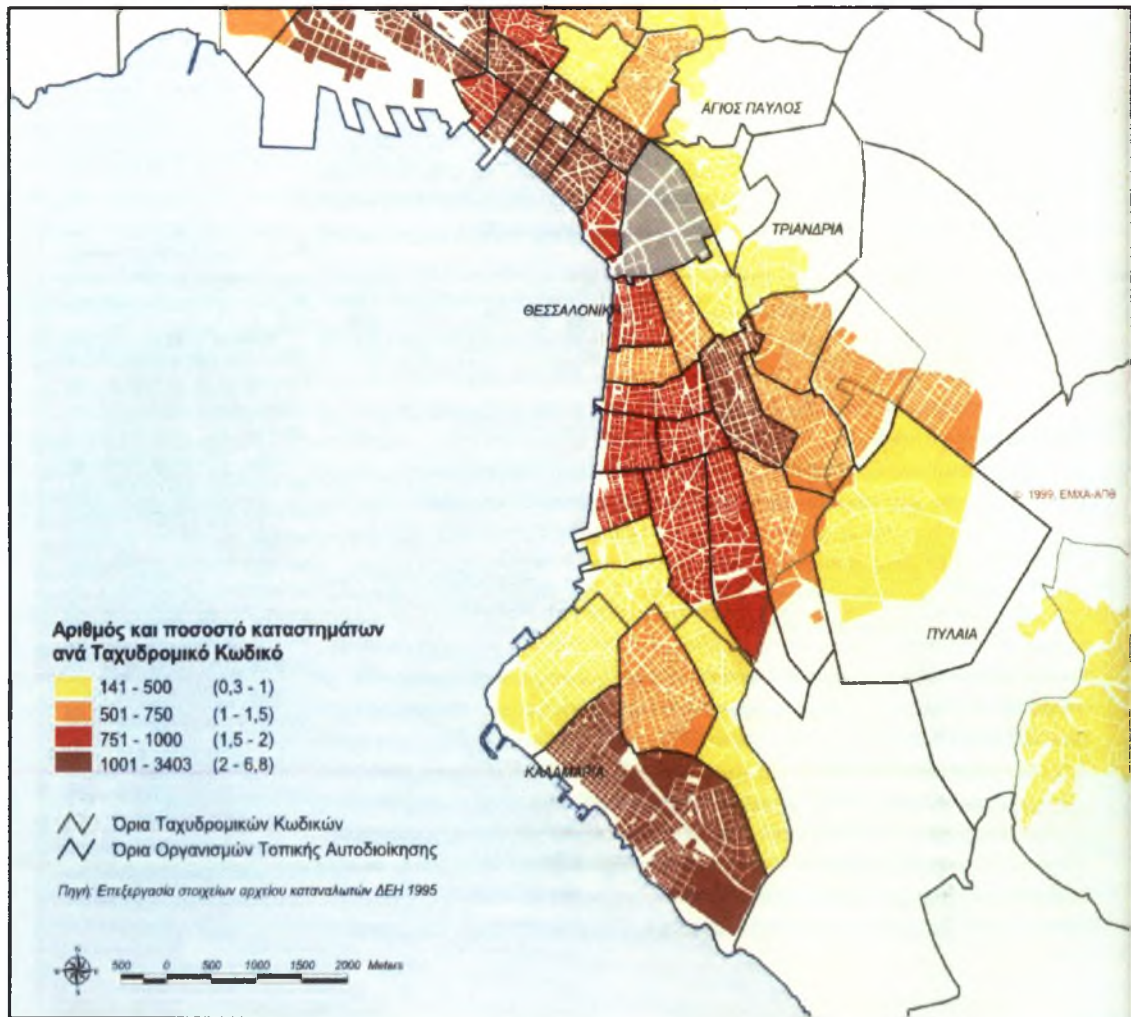
Αναλύοντας τον αριθμό των καταστημάτων στο ανατολικό τμήμα της πόλης, εμφανίζεται μικρότερη συγκέντρωση καταστημάτων στην Πυλαία, το Πανόραμα, την Άνω Τούμπα και την Τριανδρία. Το κέντρο της Καλαμαριάς με σημαντικές συγκεντρώσεις καταστημάτων αποτελεί τοπικό κέντρο και ανταγωνίζεται το κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Η πιο χαρακτηριστική τάση συγκέντρωσης και εγκατάστασης των επιχειρήσεων που παρατηρείται διαχρονικά είναι η σταδιακή μείωση της συμμετοχής της κεντρικής περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης. Το 62% των επιχειρήσεων που ιδρύθηκαν τη δεκαετία 1951-60 και το 64% αυτών που ιδρύθηκαν τη δεκαετία παλιότερα πριν το 1950, έχουν εγκαταστήσει τα καταστήματά τους στο κλασικό κέντρο της πόλης. Τα τελευταία χρόνια το ποσοστό αυτό έχει πέσει στο 50%. Από αυτή την τάση επωφελήθηκαν οι Ανατολικές περιοχές. Η Ανατολική περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης, αύξησε τη συμμετοχή της κατά 5 περίπου ποσοστιαίες μονάδες, από το 19% τη δεκαετία του 1951-60 σε 24% τα τελευταία χρόνια (ως το 1999 που γίνεται η μελέτη από τον ΟΡΘ). Η τάση μείωσης της συμμετοχής της κεντρικής περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης εξισορροπείται από τις τάσεις αύξησης της συμμετοχής στα ανατολικά τόσο των Δήμων των Ανατολικών Συνοικιών όσο και των ανατολικών περιοχών του Δήμου Θεσσαλονίκης.

ΔΗΜΟΙ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ	Αριθμός Καταστημάτων					
	1978	%	1988	%	1995	%
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ	21.394	100,0	29.049	100,0	46.878	100,0
Δήμος Θεσσαλονίκης	16.251	76,0	20.755	71,4	33.234	70,9
Ανατολικές Συνοικίες ΠΣΘ	1.070	5,0	1.998	6,9	3.675	7,8
Καλαμαριά	726	3,4	1.407	4,8	2.825	6,0
Πυλαία **	147	0,7	336	1,2	273	0,6
Πανόραμα	61	0,3	77	0,3	222	0,5
Τριανδρία	136	0,6	178	0,6	355	0,8

Πίνακας 3.6: Αριθμός καταστημάτων ανά δήμο 1995 και σύγκριση με το 1978 και 1988

Πηγή: Γρ.Καυκαλάς, 1999: 99



Σχήμα 3.7: Συγκέντρωση καταστημάτων τριτογενούς τομέα στην Ανατολική Θεσσαλονίκη. (Αρχείο ΔΕΗ, 1995)

Πηγή: Γρ.Καυκαλάς, 1999: 98

Οι δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα είναι ως ένα βαθμό εξαρτώμενες από την τάση μεταβολής του πληθυσμού. Έτσι, είναι αναμενόμενο ότι η αύξηση του πληθυσμού σε μια περιοχή θα προκαλέσει αύξηση της προσφοράς αγαθών και υπηρεσιών και άρα αύξηση του τριτογενούς τομέα. Κλασικό παράδειγμα αυτής της σχέσης είναι η αύξηση της συγκέντρωσης τριτογενών και εμπορικών δραστηριοτήτων στην Καλαμαριά. Ο τριτογενής τομέας διαχέεται:

- όσον αφορά στο κέντρο των περιφερειακών Δήμων αναπτύσσεται στα ισόγεια των πολυκατοικιών και κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων
- όσον αφορά στην ανοιχτή περιαστική περιοχή, στην οποία παρουσιάζεται τάση αποκέντρωσης του πληθυσμού, αναπτύσσεται με τη μορφή μεγάλων πολυκέντρων τόσο στη δυτική όσο και στην ανατολική περιαστική ζώνη.



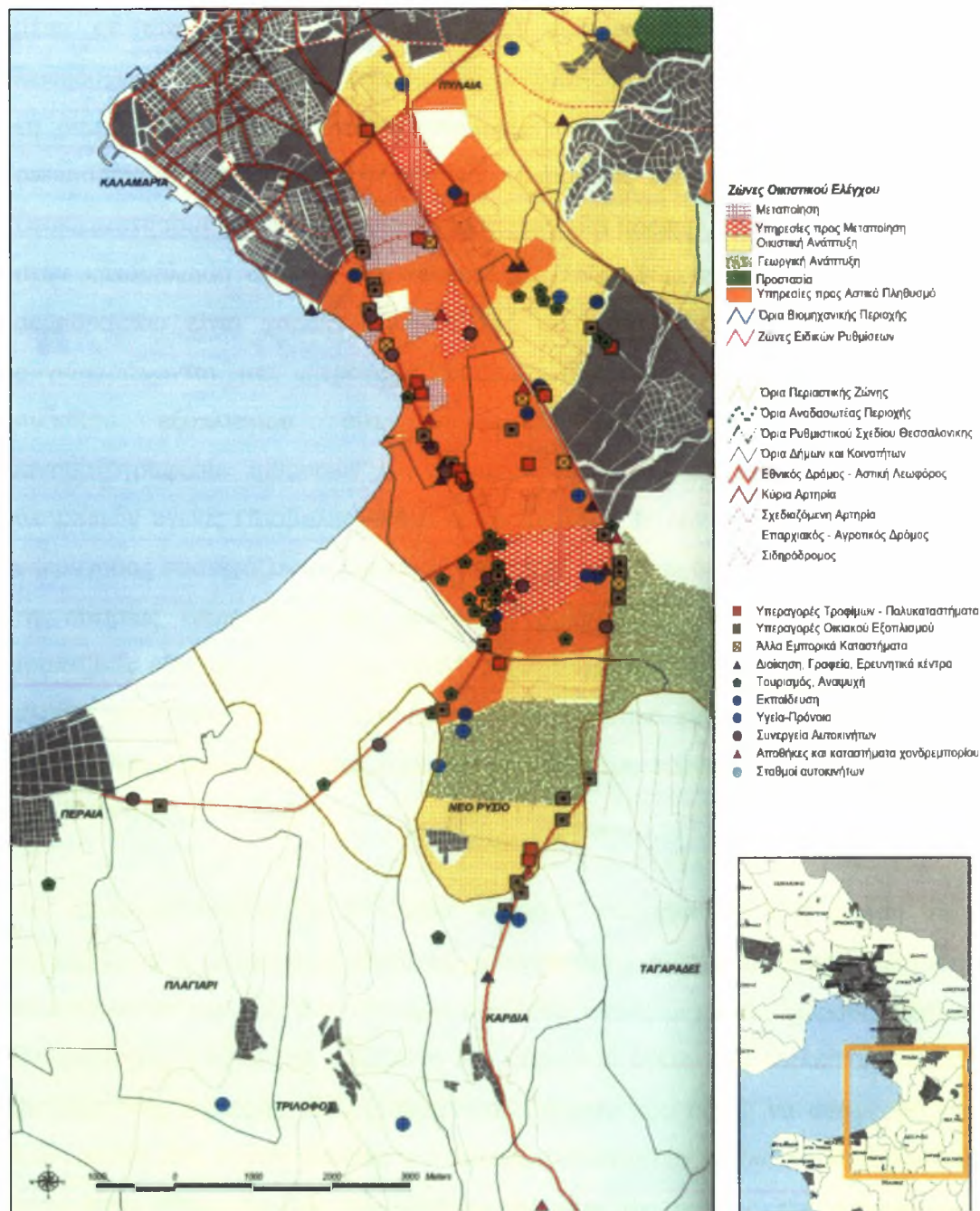
Σχήμα 3.8: Συγκέντρωση καταστημάτων τριτογενούς τομέα ανά οικοδομικό τετράγωνο και προτάσεις κέντρων Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Δήμος Καλαμαριάς (σύμφωνα με στοιχεία της ΔΕΗ, 1995)

Πηγή: Γρ.Καυκαλάς, 1999:107

Χαρακτηριστική είναι η διάχυση καταστημάτων σε όλη την έκταση του Δήμου Καλαμαριάς. Από τον παραπάνω χάρτη του 1999, στο σχεδιασμένο κέντρο του Δήμου, το οποίο είναι εξαιρετικά περιορισμένο σε έκταση, δε βρέθηκαν καταστήματα. Αντίθετα, κάποια αξιόλογη συγκέντρωση παρουσιάζουν ορισμένα κέντρα γειτονιάς. Εμφανίζεται επίσης κάποιου τύπου συγκέντρωση κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως γραμμικά κέντρα τριτογενών δραστηριοτήτων.

Η νότιο-ανατολική περιοχή της ΕΠΘ συγκεντρώνει τις σημαντικότερες μονάδες τριτογενών δραστηριοτήτων και το μεγαλύτερο ποσοστό των κατά παρέκκλιση όρων δόμησης (συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων έργων). Όλες σχεδόν οι κατηγορίες καταστημάτων εμφανίζονται με υψηλά ποσοστά. Τη μεγαλύτερη συγκέντρωση παρουσιάζουν τα κτίρια γραφείων, διοίκησης, εκπαίδευσης, τουρισμού και αναψυχής και οι υπεραγορές οικιακού εξοπλισμού. Η εγκατάσταση του τριτογενούς τομέα ακολουθεί τους οδικούς άξονες και δημιουργεί γραμμικές κεντρικές λειτουργίες. Μάλιστα, σε ορισμένα σημεία παρατηρούνται χαρακτηριστικές συγκεντρώσεις για παράδειγμα γύρω από το κατάστημα IKEA στην περιοχή αεροδρομίου. (Γρ.Καυκαλάς,1999)

Τα πολυκαταστήματα και οι υπεραγορές που αναπτύσσονται κατά μήκος οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας στην περιφερειακή ζώνη, αναζητούν να είναι ανταγωνιστικά ενώ παράλληλα έλκουν τη δημιουργία μονοκατοικιών υψηλών εισοδημάτων. Στα πλαίσια του ανταγωνισμού αναζητούν όσο το δυνατόν *στρατηγικές θέσεις*, εν αντιθέσει με παλαιότερα που ανταγωνιστικές θέσεις θεωρούνταν οι κεντρικές θέσεις. Η διάχυση και η τάση περιαστικοποίησης των τελευταίων ετών όρισε ως κατάλληλη θέση τον περιφερειακό χώρο. Γι' αυτό η χωροθέτηση των μεγάλων επιχειρήσεων αποκεντρώνεται σε περιφερειακά κέντρα εντός της πόλης π.χ. στην Καλαμαριά και κοντά σε οδικούς άξονες. Γνωστές αλυσίδες που επιλέγουν χωροθέτηση κοντά σε τέτοιους άξονες είναι το CARREFOUR, το PRAKTIKER, το MAKRO κλπ. (Καυκαλάς Γρ.,1999, 110-114)



Σχήμα 3.9: Χάρτης κατανομής καταστημάτων τριτογενούς τομέα στη Νότιο-ανατολική περιαιστική περιοχή (από στοιχεία ΟΡΘ)

Πηγή: Γρ.Καυκαλάς, 1999: 119

Οι νέοι χώροι κατανάλωσης και εργασίας, δημιουργούν νέες αστικές εικόνες και συμπεριφορές. Οι υπεραγορές ενισχύουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και μέσω αυτού απευθύνονται σ' ένα καταναλωτικό κοινό που αφορά όλη την πόλη, σε αντίθεση με τα εμπορικά κέντρα που βρίσκονται μέσα στον ιστό και απευθύνονται κυρίως σε πεζούς και κατοίκους της άμεσης περιφέρειας. Έτσι, τα εμπορικά κέντρα και τα κτίρια

γραφείων, είτε ενισχύουν την κεντρικότητα μιας κεντρικής περιοχής, εάν εγκαθίστανται μέσα σε αυτήν, είτε δημιουργούν νέες κεντρικότητες ίσης αξίας και έντασης λειτουργιών, όταν εγκαθίστανται σε μη κεντρικές περιοχές. Οι υπεραγορές, πέρα από τη δημιουργία κεντρικότητας σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από την απουσία οποιασδήποτε σχετικής δραστηριότητας (αγροτικός περιφερειακός χώρος), τείνουν να υποκαταστήσουν την πόλη δημιουργώντας μια νέα μορφή αστικότητας, που στηρίζεται στην κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών. Η περίπτωση του ΙΚΕΑ στην περιοχή αεροδρομίου είναι χαρακτηριστική. Στο οικόπεδο του και σε όμορα οικόπεδα συγκεντρώνονται, μια υπεραγορά τροφίμων (Βασιλόπουλος), μια υπεραγορά ειδών οικιακού εξοπλισμού, ένα ταχυφαγείο (MacDonalds), ένα συγκρότημα κινηματογραφικών αιθουσών και σε μικρή απόσταση μια μεγάλη μονάδα παροχής υπηρεσιών υγείας (Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο). Πλέον αυτών, στο εσωτερικό της υπεραγοράς συστεγάζονται μια σειρά καταστημάτων που δεν ανήκουν στην ιδιοκτησία της εταιρίας, όπως Marks and Spencer, Γερμανός, Τακούνι-Express κ.ά. καθώς και τραπεζικές εξυπηρετήσεις μέσω ΑΤΜ. Δημιουργείται έτσι μια μικρο-εικόνα πόλης με πλήθος καταστημάτων που εμπορεύονται διαφορετικά είδη, η οποία τυπολογικά και μόνο βρίσκει αναλογίες στις σκεπαστές αγορές του ευρύτερου μεσογειακού χώρου. (Γρ.Καυκαλάς,1999:126)

Αν συνυπολογιστούν τα δεδομένα κόστους και έντασης στη χρήση της γης, σχηματίζεται η εικόνα μιας περιοχής με ανύπαρκτη συνοχή και χαμηλή ένταση στην εκμετάλλευση της γης, που εν μέρει οφείλεται στους μεγάλους χώρους στάθμευσης. Επιπρόσθετα, η οριζόντια κατανομή του κτιριακού όγκου μας παραπέμπει σε εικόνες βιομηχανικής περιοχής. Τέλος σημαντικό στοιχείο που αξίζει να αναφερθεί είναι η διακύμανση στις συγκεντρώσεις των πελατών-επισκεπτών, η οποία μεταβάλλεται τόσο μέσα στην εβδομάδα όσο και κατά τη διάρκεια της ημέρας, ενώ κορυφώνεται το Σάββατο και τα απογεύματα των καθημερινών. (Γρ.Καυκαλάς,1999:127)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Ανάλυση της Περιοχής Μελέτης

Η περιοχή μελέτης εντοπίζεται στην Ανατολική Περιαστική Ζώνη της Θεσσαλονίκης και οριοθετείται από την οδό Μαρίνου Αντύπα (στα βόρεια), τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής, δηλαδή τον άξονα Θεσσαλονίκης – Περαιάς (στα δυτικά), τη Νέα Εγνατία, δηλαδή τον άξονα Θεσσαλονίκης-Χαλκιδικής (στα ανατολικά) και το χείμαρρο (στα νότια). Η περιοχή μελέτης ανήκει στο Δήμο Πυλαίας και τμήμα αυτής στο Δήμο Θέρμης. Συνορεύει με το Φοίνικα και το Δήμο Καλαμαριάς. Για μία εποπτικότερη εικόνα, η περιοχή μελέτης εντοπίζεται με κίτρινο χρώμα στην παρακάτω αεροφωτογραφία.



Σχήμα 4.1: Αεροφωτογραφία που εντοπίζει την ευρύτερη περιοχή μελέτης.

Πηγή: <http://earth.google.com>

4.1 Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της Ανατολικής Περιαστικής Ζώνης της Θεσσαλονίκης

Για την ανάλυση του φαινομένου της διάχυσης των δραστηριοτήτων στην περιοχή μελέτης και την εκπόνηση πρότασης για την περιοχή αυτή, είναι απαραίτητη η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της ευρύτερης περιοχής, ώστε να αποκτήσουμε μια πιο σφαιρική εικόνα.

4.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής

Η ευρύτερη περιοχή μελέτης βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλης και χαρακτηρίζεται από ανομοιομορφία. Παρατηρείται μίξη χρήσεων γης, οι οποίες συχνά έχουν ασαφή όρια. Η ύπαρξη μεγάλων χώρων προς εκμετάλλευση αποτέλεσε πόλο έλξης δραστηριοτήτων κυρίως του τριτογενούς τομέα. Έτσι, ο τομέας αυτός αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια ραγδαία στην περιοχή και μάλιστα χωρίς σχεδιασμό. Το τοπίο της περιοχής, όπως αυτό αναγνωρίζεται σήμερα, είναι αποτέλεσμα ιδιωτικών πρωτοβουλιών. Το οδικό δίκτυο - πέραν των μεγάλων οδικών αξόνων (αυτοκινητόδρομος Νέας Εγνατίας και λεωφόρος Γεωργικής Σχολής) που είναι σχεδιασμένοι- συχνά παραμένει ασχεδιάστο με δρόμους που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε δραστηριότητες τριτογενούς τομέα, με χωματόδρομους που οδηγούν σε χωράφια ή με αδιέξοδα που έχουν διανοιχθεί με σκοπό την εξυπηρέτηση πρόσβασης σε μία δραστηριότητα ή κατοικία και μόνο σε αυτήν.

Το τοπίο χαρακτηρίζεται από εκτάσεις ανεκμετάλλευτης γης, αγροτεμάχια κενά χρήσεως και δραστηριότητας, με χαμηλή ποώδη βλάστηση, καλαμιώνες και συστάδες θάμνων. Η περιοχή είναι ιδιαίτερα παραμελημένη όσον αφορά τους ανοιχτούς ανεκμετάλλευτους χώρους, εν αντιθέσει με τους περιποιημένους χώρους που ανήκουν στην ιδιοκτησία τριτογενών αναπτύξεων (εξωαστικών πολυκέντρων εμπορίου και αναψυχής). Σίγουρα ένα ατημέλητο τοπίο όπως αυτό της ευρύτερης περιοχής μελέτης δεν προκαλεί το ενδιαφέρον του επισκέπτη. Ο χαρακτήρας της περιοχής είναι καθαρά λειτουργικός, αφού συγκεντρώνει μεγάλα εμπορικά καταστήματα, βιομηχανίες, βιοτεχνίες καθώς και χώρους διασκέδασης. Ο επισκέπτης μεταβαίνει στην περιοχή συνηθέστερα με το αυτοκίνητο και με σκοπό να εξυπηρετήσει κάποιες ανάγκες του για αγορά προϊόντων ή διασκέδαση στους ειδικούς χώρους.

Η περιοχή βρίσκεται κοντά στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Οι μεγάλοι οδικοί άξονες (Νέα Εγνατία και Λεωφόρος Γεωργικής Σχολής) παρέχουν καλή συνδεσιμότητα της περιοχής με το αστικό κέντρο και είναι σε καλή ποιότητα από άποψη κατασκευής και συντήρησης. Το οδικό δίκτυο ωστόσο στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης είναι δαιδαλώδες, δυσνόητο και συχνά δύσβατο. Υπάρχουν αρκετοί χωματόδρομοι, πολλές φορές αδιέξοδοι. Οι ασφαλτοστρωμένες οδοί έχουν προβλήματα ως προς την ποιότητα κατασκευής τους ή την σημερινή κατάστασή τους. Το οδόστρωμα είναι παλιό, διαβρωμένο στις άκρες, με λακκούβες και σκουπίδια κατά μήκος. Δεν υπάρχουν βεβαίως φρεάτια για τα βρόχινα νερά και συχνά απουσιάζει η

σήμανση. Εκτός από τις λακκούβες λόγω φθορών ή διάβρωσης και τις αρχικές κακοτεχνίες, παρατηρούνται “μπαλώματα” στο δευτερεύον οδικό δίκτυο, δηλαδή τμήματα της ασφάλτου που κόπηκαν για την αποπεράτωση κάποιου έργου ή απόφραξης και έπειτα επιστρώθηκαν με άσφαλτο εκ νέου, δημιουργώντας ανισοϋψές οδόστρωμα και δυσάρεστη οδηγική αίσθηση στους χρήστες αυτοκινήτων. Στα χαμηλότερα σημεία αυτού του “ανώμαλου εδάφους” συχνά λιμνάζουν βρόχινα ύδατα. Ως εκ τούτου δε διευκολύνονται οι πεζοί, αφού είτε τα πόδια τους βυθίζονται στα λιμνάζοντα νερά είτε καταβρέχονται από διερχόμενα οχήματα. Παράγοντας που επιβαρύνει τους πεζούς είναι επίσης η *ανυπαρξία πεζοδρομίων* στις περισσότερες οδούς. Πεζοδρόμια υπάρχουν μόνο στη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής, γύρω από το οικοδομικό τετράγωνο που περιλαμβάνει το IKEA και τη Siemens, μπροστά από το Kempinski Hotel Nikopolis, το Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο (οδός Ασκληπιού), το γήπεδο του ΠΑΟΚ (οδός Τρίτση), σε τμήματα της οδού Μαρίνου Αντύπα και στο Mediterranean Cosmos.

Τόσο στις άκρες των οδών όσο και στο εσωτερικό αγροτεμαχίων συγκεντρώνονται *σωροί σκουπιδιών*. Το αγροτεμάχιο στο λόφο πίσω από το γήπεδο του ΠΑΟΚ, ιδιοκτησίας του ΙΚΑ, παρόλο που στην κορυφή του έχει αλσύλιο, δεν προστατεύεται με κάποιο τρόπο. Η μόνη οικολογική κίνηση που έχει γίνει είναι η τοποθέτηση ταμπέλας (σχήμα 4.2) με σκοπό την αφύπνιση της περιβαλλοντικής συνείδησης των διερχομένων και κυρίως των αρχών. Δεν φαίνεται όμως να έχει αποτέλεσμα μιας και στο λόφο αυτό έχουν απορριφθεί σκουπίδια, από τενεκεδάκια, ρούχα, πλαστικά μέχρι προφυλακτήρες οχημάτων. Απορρίμματα έχουν επίσης συγκεντρωθεί και σε κοντινή απόσταση από την Εταιρία Σπαστικών Βορείου Ελλάδος.

Εκτός από απορρίμματα, έχουν απορριφθεί σε πολλούς χώρους και *μπάζα*. Είναι χαρακτηριστική η αντίθεση της οργάνωσης και της καθαριότητας των εξωτερικών χώρων του Mediterranean Cosmos εν συγκρίσει με τα διπλανά οικόπεδα, όπου έχουν απορριφθεί *μπάζα*. Η ίδια εικόνα συναντάται και απέναντι από το πάρκο ψυχαγωγίας Magic Park, όπου έχει εναποτεθεί σωρός *μπάζων* που φτάνει το έναμισι μέτρο ύψος. Ο σωρός αυτός μάλιστα βρίσκεται στο μέτωπο της οδού Χάλκης (σχ. 4.3).



Σχήμα 4.2: Αλσύλιο στο λόφο ιδιοκτησίας του ΙΚΑ, πίσω από το γήπεδο του ΠΑΟΚ



Σχήμα 4.3: Χαρακτηριστική εικόνα της περιοχής μελέτης: σωρός από μπάζα στο αγροτεμάχιο απέναντι από την πίσω πλευρά του Magic Park, μεγάλη έκταση κενή χρήσης και ρυπογόνος βιομηχανία

Η εικόνα του ανατολικού περιαστικού χώρου ολοκληρώνεται με την παρουσία *τυφλών οικοπέδων, αυθαίρετης δόμησης, χαμηλής ποιότητας κατοικιών, αδέσποτων ζώων, συνθημάτων* στους τοίχους (σχήματα 4.4, 4.5) και εικόνων εγκατάλειψης: εγκαταλελειμένα καταστήματα ή βιοτεχνίες, εγκαταλελειμένα κτίρια ακατάλληλα προς κατοίκηση με σπασμένα τζάμια, ελλιπή υδροδότηση, ραγισμένους τοίχους και λάσπη που όμως κατοικούνται από απόρους ή μετανάστες. Μία τέτοια εικόνα κατοικίας συναντά κανείς απέναντι από το κτίριο του Φωκά επί της οδού Λαέρτου (σχήμα 4.6), όπου κατοικεί σήμερα μία οικογένεια και μάλιστα με μικρά παιδιά.



Σχήματα: 4.4, 4.5: Εκφράζεται ξεκάθαρα στις εικόνες η αντίληψη του κόσμου για την ανάγκη σχεδιασμού και οργάνωσης.



Σχήμα 4.6: Εγκαταλελειμένο κτίριο με σπασμένα τζάμια και ξεφτισμένους τοίχους που τώρα κατοικείται από οικογένεια με μικρά παιδιά- οδός Λαέρτου

Η εικόνα από το αυτοκίνητο είναι συγκεχυμένη. Ανάμεσα σε τεράστια κενά οικόπεδα παρατηρεί κανείς μικρά κτίσματα, αποθήκες, μάντρες με οικοδομικά υλικά ή παλιοσίδερα, εγκαταλελειμένα αυτοκίνητα και σκουριασμένα μηχανήματα. Πολλά κενά αγροτεμάχια λειτουργούν ως “νεκροταφεία παλαιών αυτοκινήτων”. Συχνά το τοπίο δημιουργεί σύγχυση στον επισκέπτη και τον αποπροσανατολίζει. Οι λιγοστές κατοικίες που είναι διασκορπισμένες στην περιοχή εξυπηρετούνται από ιδιωτικούς δρόμους, συνηθέστερα χωματόδρομους, και είναι μονοκατοικίες. Οι μονοκατοικίες αυτές άλλοτε θυμίζουν χωριάτικη κατοικία με βεράντες, συρματοπλέγματα για οριοθέτηση του οικοπέδου και πλάκα ή κεραμοσκεπή και άλλοτε είναι καινούριες μεζονέτες δύο ορόφων. Μόνο στον οικισμό Λήδα-Μαρία στο δρόμο της Θέρμης έχουν οικοδομηθεί πολυκατοικίες, με ειδική ρύθμιση.

Το μικρό πλήθος των κατοικιών αφαιρεί τη ζωντάνια της περιοχής κατά τις νυχτερινές ώρες. Την ημέρα, όταν τα καταστήματα είναι ανοιχτά, οι περισσότεροι εμπορικοί και εργασιακοί χώροι σφύζουν από ζωή και επισκέπτες. Λίγο πιο δίπλα όμως όπου υπάρχουν κενά αγροτεμάχια ή κατοικίες δεν κυκλοφορεί κανείς. Χαρακτηριστικό μάλιστα είναι ότι δεν παρατηρήθηκαν παιδιά να παίζουν στους δρόμους ή στα κενά οικόπεδα. Μπορεί κανείς να δει παιδιά μόνο κλεισμένα σε αυλές νηπιαγωγείων και δημοτικών ή να μαντέψει πως κατοικούν σε κάποιο σπίτι από τα ασπρόρουχα ή κάποια διάσπαρτα παιχνίδια στην αυλή. Μετά το πέρας του ωραρίου λειτουργίας των καταστημάτων, τα φώτα σβήνουν, η ανθρώπινη απουσία είναι αισθητή, η περιοχή ερημώνει και δίνει την εντύπωση μιας “νεκρής” περιοχής στην οποία μπορεί να ακμάσει η εγκληματικότητα υπό το πέπλο της νύχτας.

Χαρακτηριστικό της περιοχής ιδιαίτερα σημαντικό είναι η απουσία δημόσιων χώρων (“*public spaces*”). Δεν υπάρχουν δημόσιες πλατείες ή πάρκα και έτσι η περιοχή στερείται κάποιου δημόσιου σημείου αναφοράς. Οι μόνες πλατείες ή χώροι περιπάτου είναι ιδιωτικές, δηλαδή έχουν σχεδιαστεί στα πλαίσια του σχεδιασμού των εξωτερικών χώρων των ιδιωτικών εξωαστικών κέντρων εμπορίου και αναψυχής (π.χ. η πλατεία του Mediterranean Cosmos και των Ster Century Cinemas). Δίνουν μια ψευδή εικόνα του δημόσιου χώρου, αφού δεν είναι πραγματικά δημόσιοι χώροι. Συχνά είναι ελεγχόμενοι εξωτερικοί χώροι που ίσως παρακολουθούνται από κλειστό κύκλωμα στα πλαίσια ασφαλείας των εμπορικών αυτών συγκροτημάτων. Αποτελούν λοιπόν “*public reclaim space*”, δηλαδή ψευδή δημόσιο χώρο.

Όσον αφορά στη σύνδεση της περιοχής με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, αυτή γίνεται μόνο οδικά. Η πρόσβαση στη ζώνη αυτή του ανατολικού περιαστικού χώρου εξασφαλίζεται είτε με το αυτοκίνητο είτε με την αστική συγκοινωνία του ΟΑΣΘ. Τα αστικά λεωφορεία εξυπηρετούν την περιοχή μόνο από τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής και έχουν ως τερματικούς σταθμούς την περιοχή IKEA ή το αεροδρόμιο. Δεν υπάρχουν υπό εκτέλεση οδικά έργα στην περιοχή. Το μεγάλο έργο της διάνοιξης γραμμής Μετρό (διπλή υπόγεια γραμμή μήκους 9,5 περίπου χιλιομέτρων) θα συνδέει την περιοχή του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης με την περιοχή της Νέας Ελβετίας. Επομένως, δε θα εξυπηρετεί την ανατολική περιαστική ζώνη, τουλάχιστον στο εγγύς μέλλον. Έχουν ήδη προβλεφθεί και δύο κλάδοι μελλοντικής επέκτασης του Μετρό στους άξονες των οδών Μοναστηρίου (από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι την Περιφερειακή οδό) και Λαγκαδά (από το Λιμάνι μέχρι την Περιφερειακή οδό) που πάλι δεν εξυπηρετούν. Συνεπώς, η σύνδεση της ανατολικής περιαστικής ζώνης με το αστικό κέντρο μέσω μετρό είναι ιδιαίτερα μελλοντική υπόθεση. Η περιοχή βέβαια βρίσκεται πολύ κοντά στο διεθνές αεροδρόμιο “Μακεδονία”. Έτσι, μπορεί να επωφεληθεί της σύνδεσης με την υπόλοιπη Ελλάδα αλλά και με άλλα κράτη.



Σχήμα 4.7: Γραμμή χάραξης μετρό από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τη Νέα Ελβετία
 Πηγή: <http://metrothessalonikis.cjb.net/>

Όσον αφορά στα δίκτυα υποδομής, η ευρύτερη περιοχή διατρέχεται από υπέργεια δίκτυα ΔΕΗ και δίκτυα ΟΤΕ. Η αποκομιδή απορριμμάτων πραγματοποιείται από τα απορριματοφόρα του κάθε Δήμου (Δήμος Πυλαίας, Θέρμης, Καλαμαριάς). Όσον αφορά στο αποχετευτικό δίκτυο, πραγματοποιούνται έργα συμπλήρωσης των δικτύων με ευθύνη της Ε.Υ.Α.Θ. Α.Ε. Ολοκληρώθηκε η επέκταση του κεντρικού αποχετευτικού αγωγού προς την Καλαμαριά και τη Θέρμη. Λειτουργεί ήδη ο κεντρικός συλλεκτήρας και τα αντλιοστάσια των περιοχών της Θέρμης, της Καλαμαριάς και του Ρυσίου καθώς και το δίκτυο ακαθάρτων της Θέρμης. (<http://www.eyath.gr/2apoxeteysi.htm>)

Όσον αφορά στο **φυσικό περιβάλλον** της ευρύτερης περιοχής, η βλάστηση είναι χαμηλή με συστάδες θάμνων και καλαμιές. Υπάρχουν μόνο δύο άλση τα οποία αποτελούν τις μοναδικές πηγές οξυγόνου της περιοχής: το άλσος στο λόφο της ιδιοκτησίας του ΙΚΑ όπως προαναφέρθηκε και ένα άλσος κοντά στην οδό Ευρώπης, νοτιοανατολικά του C.E.DE.FO.P (No 4 στο χάρτη ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης), το οποίο είναι πιο εκτεταμένο. Άλλες πηγές πρασίνου της περιοχής είναι τα ιδιωτικά θερμοκήπια και οι αγροτικές εκτάσεις που χρησιμοποιούνται για εκπαιδευτικούς λόγους, δηλαδή το αγρόκτημα του ΑΠΘ, η Γεωργική Σχολή και η Αμερικάνικη Γεωργική Σχολή. Σημαντικά φυσικά υδάτινα στοιχεία είναι βεβαίως ο Θερμαϊκός Κόλπος και οι δύο χείμαρροι κοντά στο αεροδρόμιο.

4.1.2 Χρήσεις γης

Η ευρύτερη περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από νέες κεντρικότητες και από ποικιλία χρήσεων γης: εμπόριο, αναψυχή, διασκέδαση, θερμοκήπια, κατοικία, υπηρεσίες, βιομηχανία, βιοτεχνία, αγροτική γη, άλση, μικρά εργαστήρια και αποθήκες. Ο χάρτης 1¹ απεικονίζει αναλυτικά τις υφιστάμενες χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Παρατηρείται συχνά αντίθεση ή σύγκρουση χρήσεων γης αφού σε κοντινή απόσταση από μεγάλα εξωαστικά κέντρα εμπορίου και αναψυχής ή χώρους στάθμευσης υπάρχουν άτυπες χωματερές, εγκαταλελειμένα κτίρια παλιότερων βιοτεχνιών και βιομηχανιών ή αγροτεμάχια με μικρούς λαχανόκηπους. Παρατηρείται επίσης πως ο τριτογενής τομέας παρουσιάζεται με πολύ μεγαλύτερη συχνότητα έναντι της κατοικίας και το εμβαδό που καταλαμβάνει είναι πολλαπλάσιο του εμβαδού της κατοικίας, ιδιαίτερα στην περιοχή μελέτης, μεταξύ της Λεωφόρου Γεωργικής Σχολής και της Νέας Εγνατίας. Για την ίδια περιοχή, ο χάρτης 2 παρουσιάζει τα δομημένα αγροτεμάχια έναντι των αδόμητων. Μετρήθηκε πως το 36% της περιοχής μελέτης είναι κατειλημένο από κάποια χρήση, ποσοστό δόμησης ιδιαίτερα υψηλό για περιαστική ζώνη. Σημειώνεται ότι οι κατοικίες των Αξιοματικών και το Αγρόκτημα του ΑΠΘ συμπεριλήφθηκαν ως μισή δομημένη επιφάνεια, αφού η έκταση είναι αραιά δομημένη και θα απέδιδε μεγάλο σφάλμα στη μέτρηση: ποσοστό δομημένης επιφάνειας 44%.

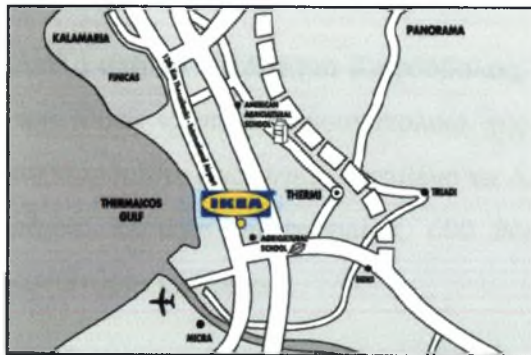
Τα **εξωαστικά κέντρα** εμπορίου και αναψυχής της περιοχής αποτελούν νέες κεντρικότητες και στεγάζονται συνηθέστερα σε εκτεταμένα κτίρια ως δύο ορόφων, με προαύλιο χώρο, χώρους στάθμευσης και παιδικές χαρές. Το μεγαλύτερο εξωαστικό κέντρο είναι το Mediterranean Cosmos, στο οποίο αναφερθήκαμε και στο κεφάλαιο 3.3. Το κέντρο αυτό (No 14 στο χάρτη υφιστάμενης κατάστασης) πρόσκειται στη Νέα Εγνατία και εκτός από καταστήματα ένδυσης, υπόδυσης, τεχνολογίας και ειδών μοντελισμού, περιλαμβάνει καφετέριες, ταχυφαγεία, ζαχαροπλαστεία, supermarket (“Μασούτης”), Bowling και πολυκινηματογράφο της αλυσίδας Village Centers.

Νέα κεντρικότητα αποτελεί και το κέντρο εμπορίου και αναψυχής “Μακεδονία” στα βόρεια – βορειοδυτικά (No 2 στο χάρτη). Πρόκειται για ένα συγκρότημα τριτογενούς τομέα στην περιοχή Λυγαριά του Δήμου Πυλαίας. Η πρόσβαση σε αυτό εξασφαλίζεται

¹ Ο χάρτης ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης όπου αναλύονται οι χρήσεις γης προέρχεται από το αρχείο του ΟΡΘ. Συντάχθηκε το 1999. Για τις ανάγκες της διπλωματικής εργασίας, ενημερώθηκε, επικαιροποιήθηκε, τροποποιήθηκε και διορθώθηκε. Βρίσκεται στο Παράρτημα, όπως και οι λοιποί χάρτες.

από τον περιφερειακό οδικό άξονα της πόλης με ανισόπεδο κόμβο. Η νέα αυτή κεντρικότητα αποτελείται από πολυκινηματογράφο 11 αιθουσών, bowling, fast food (Goody's, Peppy's), cafes (Flocafe, les Amis κ.α.), ένα μεγάλο super market της αλυσίδας CARREFOUR – το οποίο μάλιστα ως “shop in a shop” στεγάζει και καταστήματα ρούχων, τεχνολογίας, υποδημάτων, βιβλιοπωλείο, καθαριστήριο, φωτογραφείο, κατάστημα καλλυντικών Beauty Shop, Marks&Spencer κ.α. - άπλετο χώρο στάθμευσης, ασφάλεια και ευρύτητα ωραρίου.

Άλλο εξωαστικό κέντρο εμπορίου είναι το IKEA (No 16) της σουηδικής εταιρίας επίπλου και διακόσμησης. Βρίσκεται στο 12^ο χλμ Θεσσαλονίκης-Περαίας και βρίσκεται δίπλα από το Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο (No 19) και τη SIEMENS (No 15) ενώ στο ίδιο οικόπεδο υπάρχει ένα υποκατάστημα super market της αλυσίδας AB Βασιλόπουλος και ένα κατάστημα αθλητικών ειδών της αλυσίδας Intersport. Το IKEA λειτουργεί από τον Οκτώβρη 2001. Ιδρύθηκε σε οικόπεδο ιδιοκτησίας της Βιοχάλκο, καλύπτει επιφάνεια 20.000 τ.μ., διαθέτει 1800 θέσεις στάθμευσης και απέχει μόλις 8 χιλιόμετρα από το κέντρο της Θεσσαλονίκης. Τα δύο πρώτα χρόνια της λειτουργίας του προσέλκυσε περισσότερους από 3 εκατομμύρια επισκέπτες. (www.ikea.gr/stores/)



Σχήμα 4.8: Χάρτης εντοπισμού του IKEA
Πηγή: www.ikea.gr/stores/



Σχήμα 4.9: Συγκρότημα IKEA
Πηγή : www.ert.gr/aerialphoto/en/erga-biomixanies.asp



Σχήμα 4.10: Πλάγια όψη του IKEA

Εκτός από τα καταστήματα MEGA AB Βασιλόπουλος και InterSport στο χώρο του IKEA υπάρχει fast food (Mc Donald's), συγκρότημα πολυκινηματογράφου Village Center Cinemas που συστεγάζει ένα δισκοπωλείο (Metropolis) και ένα bar-restaurant Αμερικάνικου τύπου (Applebee's). Στο ίδιο εμπορικό συγκρότημα χωροθετήθηκε το μεγαλύτερο στην Ελλάδα υποκατάστημα της γνωστής αλυσίδας ηλεκτρικών ειδών Κωτσόβολος.



Σχήματα 4.11, 4.12: Καταστήματα AB Βασιλόπουλος, Intersport, Village Centers, Mc Donalds' και Κωτσόβολος στο συγκρότημα εμπορικών αναπτύξεων του IKEA

Δίπλα από το κατάστημα Κωτσόβολος, λειτουργούν εγκαταστάσεις Bowling και πίσω του πίστα καρτ. Βορειοανατολικά της πίστας αυτής, στο 12^ο χλμ Θεσσαλονίκης – αεροδρομίου, είναι εγκατεστημένο το Λούνα Πάρκ "Magic Park". Το ψυχαγωγικό αυτό πάρκο περιέχει 34 παιχνίδια, 600 θέσεις στάθμευσης, βοτανικό ζωολογικό κήπο, εστιατόρια και cafes.



Σχήματα 4.13, 4.14: Αριστερά πίστα καρτ πίσω από το κατάστημα Κωτσόβολος και δεξιά: άποψη του ψυχαγωγικού πάρκου "Magic Park"

Έναντι του IKEA, επί της λεωφόρου Γεωργικής Σχολής, σε έκταση 76.000 τ.μ. λειτουργούν τα κέντρα εμπορίου και αναψυχής FLORIDA και Apollonia Politeia (No 17) τα οποία καλύπτουν συνολικά 30.000 τ.μ., ενώ δίπλα τους λειτουργεί η έκθεση της TOYOTA LEXUS σε επιφάνεια 2.500 τ.μ.



Σχήματα 4.15, 4.16, 4.17: Hondos Center στο εμπορικό “Apollonia Politeia”, Ηλεκτρονική Αθηνών στο “FLORIDA” και έκθεση TOYOTA

Άλλες μονάδες εμπορίου της ευρύτερης περιοχής μελέτης είναι το PRAKTIKER (No 6) με είδη κατασκευών, κήπου και σπιτιού, εκθέσεις αυτοκινήτων συνηθέστερα κατά μήκος της Νέας Εγνατίας και του δρόμου της Θέρμης (SUZUKI, EVO car κ.α.), χονδρεμπόριο επίπλων, επίπλων κουζίνας, μαρμάρων, ειδών υγιεινής, κεραμικών, ανταλλακτικών αυτοκινήτων και μικρότερα εμπορικά καταστήματα (Jumbo, La Profumeria, Vodafone, αλλαντοποιεία, λιπαντικών κ.α)

Οι σημαντικότερες **βιομηχανίες** που απαντώνται στην περιοχή είναι η Siemens στην Ασκληπιού (No 15 στο χάρτη), η Filkeram – Johnson στην Λαέρτου (No 13), η BIAMYA (No 26) και τα Ναυπηγεία (No 27) στο παραλιακό μέτωπο. Οι βιομηχανίες αυτές βρίσκονται σχετικά κοντά στη θάλασσα, δεν οργανώνονται σε κάποιο βιομηχανικό πάρκο και αποτελούν πηγή ρύπανσης. Υπάρχουν και άλλες μικρότερες βιομηχανίες, διάσπαρτες στην περιοχή, όπως βιομηχανία καπλαμάδων, χυμών Φλώρινα, πλαστικών, βιοτεχνία φωτιστικών ορείχαλκου, κ.α.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι αναπτύξεις που αφορούν τον **τριτογενή** τομέα και διαχέονται στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Στα Βόρεια-Βορειοανατολικά επί οδού Ευρώπης, χωροθετείται το C.E.DE.FO.P (Centre Européen pour le Développement de

la Formation Professionnelle), το οποίο εντάσσεται χωρικά στα όρια του Δήμου Πυλαίας. Το C.E.DE.FO.P (No 4) είναι όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών σε θέματα επαγγελματικής κατάρτισης και εκπαίδευσης. Αρχική θέση χωροθέτησής του ήταν το Βερολίνο. Εγκαταστάθηκε ωστόσο στη Θεσσαλονίκη και μάλιστα στον περιαστικό χώρο στα πλαίσια της αποκέντρωσης των οργάνων της Κοινότητας και της ισότιμης διασποράς τους μεταξύ κρατών μελών δεδομένης της εγκατάστασης στη Γερμανία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Τράπεζας. Το όργανο αυτό έχει υπερτοπική εμβέλεια και εγκρίθηκε με κατά παρέκκλιση όρων δόμησης χωροθέτηση. (Καυκαλάς Γρ., 1999, www.cedefop.eu.int/inbrief.asp)



Σχήματα 4.18, 4.19: Όψεις του C.E.DE.FO.P

Πηγή αριστερής φωτογραφίας: www.cedefop.eu.int/inbrief.asp

Όσον αφορά στις **υπηρεσίες**, η ευρύτερη περιοχή φιλοξενεί την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, η οποία στεγάζεται σε ένα ενοικιαζόμενο κτίριο σε άσχημη κατάσταση. Είναι παλιάς κατασκευής και χαμηλής αισθητικής. Επί της λεωφόρου Γεωργικής Σχολής εδράζεται επίσης το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών και επί του άξονα Θεσσαλονίκης-Θέρμης η τροχαία Θέρμης. Ως προς την παροχή υπηρεσιών, η περιοχή εξυπηρετείται από τα εξωαστικά κέντρα εμπορίου και αναψυχής, τα οποία εκτός από εμπόριο και αναψυχή στεγάζουν υπηρεσίες όπως φωτογραφία, φαρμακεία, κομμωτήρια, τσαγγαράδικα, πρακτορεία ΟΠΑΠ, κλειδαράδικα, στεγνοκαθαριστήρια, υπηρεσίες κινητής τηλεφωνίας και γυμναστήρια. Υπηρεσίες που παρέχονται διάσπαρτα είναι: πρατήρια καυσίμων, πλυντήρια αυτοκινήτων, ένα υποκατάστημα οδικής βοήθειας ΕΛΠΑ, μηχανουργεία, συνεργεία αυτοκινήτων, χώροι στάθμευσης και φύλαξης σκαφών, αυτοκινήτων ή μηχανημάτων, εταιρίες ασφάλειας (π.χ. Interamerican), συμβούλων (π.χ. Ευρωσυμβουλευτική) και εταιρίες παροχής υπηρεσιών πληροφορικής

(π.χ. Ιάσων Πληροφορική). Υπάρχει ωστόσο και μία ξενοδοχειακή μονάδα, επί της οδού Ασκληπιού. Πρόκειται για το Ξενοδοχείο Kempinski Hotel Nikopolis (No 18) πέντε αστέρων, το οποίο ιδρύθηκε το 2003. Διαθέτει υπόγειο και υπαίθριο χώρο στάθμευσης, σουίτες, πισίνα και χώρους συνεδρίων και εκδηλώσεων.



Σχήματα 4.20, 4.21: Απόψεις του Kempinski Hotel Nikopolis



Ως προς την **κατοικία**, υπάρχουν μόνο δύο οργανωμένοι οικισμοί: ο οικισμός ‘Λήδα-Μαρία’ στο δρόμο της Θέρμης και ο οικισμός ‘Δροσιά’ σε κοντινή απόσταση. Οι λοιπές κατοικίες είναι διάσπαρτες σε όλη την περιοχή και ιδιαίτερα ανατολικά του δρόμου της Χαλκιδικής.

Ως προς τις εγκαταστάσεις **αθλητισμού**, στην περιοχή μπορεί κανείς να συναντήσει δύο γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5 (στην Τρίτση και στην Χάλκης), το γήπεδο του ΠΑΟΚ (No 24) στην Τρίτση, το γήπεδο μπάσκετ στο νοτιο-ανατολικό χώρο του IKEA στην Ασκληπιού, το Γυμναστήριο της Siemens και τον Ιππικό Όμιλο στην οδό Ποσειδώνος (No 28).

Οι χώροι **αναψυχής** και διασκέδασης συγκεντρώνονται στα εξωαστικά κέντρα εμπορίου και αναψυχής, δηλαδή στις “νέες κεντρικότητες”, και στο Magic Park. Παρουσιάζονται επίσης και διάσπαρτα· δεν είναι ωστόσο πολλές σε αριθμό. Πρόκειται για club, ταβέρνες και χώρους δεξιώσεων. Δεν υπάρχουν υπαίθριοι χώροι αναψυχής, όπως πάρκα και δρόμοι περιπάτου στην παραλία.

Όσον αφορά στην **εκπαίδευση**, η ευρύτερη περιοχή συγκεντρώνει αρκετές εκπαιδευτικές μονάδες. Διάχυτα σε όλη την περιοχή υπάρχουν πολλά ιδιωτικά νηπιαγωγεία και δημοτικά (“Μαντουλίδης”, “μπλε μπαλόνι”, “junior” κ.α. στο δρόμο της Θέρμης), νηπιακό κολλέγιο (“Baby College”), Γυμνάσια και Λύκεια (“Βασιλειάδης”, “Μαντουλίδης” στη Νέα Εγνατία, Γερμανικό Σχολείο, Ελληνικό Κολλέγιο στο δρόμο της Θέρμης, Αριστοτέλειο Κολλέγιο κοντά στην Τεχνόπολη, Καλαμαρί στην παραλία κ.α.). Εκτός από πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, η περιοχή απολαμβάνει το προνόμιο της ύπαρξης σχολών του ΑΠΘ, του αγροκτήματος του ΑΠΘ (No 10,21 αντίστοιχα), της Αμερικάνικης Γεωργικής Σχολής (No 7) απέναντι από το PRAKTIKER, της Σχολής Πολέμου (No 9), της Σχολής Δικαστών (No 23), ενός ΤΕΕ στη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής, ενός Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης του ΟΤΕ στην οδό Λαέρτου και της Εταιρίας Σπαστικών Βορείου Ελλάδος.

Στο χώρο του ΑΠΘ (No 10) έχει χωροθετηθεί η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών και το Τμήμα Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού. Τα τμήματα αυτά του ΑΠΘ εκτείνονται σε οικόπεδο εμβαδού 175 στρεμμάτων απέναντι από τον οικισμό Λήδα-Μαρία. Το Πανεπιστημιακό Αγρόκτημα (No 21) εξυπηρετεί τις εκπαιδευτικές και ερευνητικές ανάγκες του Τμήματος Γεωπονίας και καταλαμβάνει έκταση 1100 στρεμμάτων. (<http://www.auth.gr/units/universityFarm.el.php3>)

Σημαντικός επιμορφωτικός και πολιτιστικός φορέας της περιοχής είναι το Κέντρο Διάδοσης Επιστημών και Μουσείο Τεχνολογίας (No 12), στο οποίο λειτουργεί επίσης συνεδριακός χώρος, Πλανητάριο, Κοσμοθέατρο και Προσομοιωτής εικονικής πραγματικότητας. (<http://www.tmth.edu.gr/>) Το Κέντρο Διάδοσης Επιστημών &



Μουσείο Τεχνολογίας είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που λειτουργεί από το 1978. Παρέχει γνώση σε σχέση με θέματα επιστήμης και τεχνολογίας και παρεμβαίνει σε θέματα τεχνικού πολιτισμού.

Σχήμα 4.22: Αεροφωτογραφία του Κέντρου Διάδοσης Επιστημών & Μουσείου Τεχνολογίας

Πηγή: <http://www.tmth.edu.gr/el/museum.html>



Σχήμα 4.23: Κάτοψη του Κέντρου Διάδοσης Επιστημών & Μουσείου Τεχνολογίας
 Πηγή: <http://www.tmth.edu.gr/docs/16scolor.pdf>

Φορέας που σχετίζεται με την έρευνα και την τεχνολογία είναι το Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.) στο δρόμο της Θέρμης, το οποίο λειτουργεί από το 2000 (No 8). Στόχος του είναι η διεξαγωγή βασικής και κυρίως εφαρμοσμένης και τεχνολογικού χαρακτήρα έρευνας με στόχο την ανάπτυξη υπηρεσιών και προϊόντων που συμβάλλουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Με την Τεχνολογία σχετίζεται επίσης η Τεχνόπολη Θεσσαλονίκης ή αλλιώς Πάρκο Υψηλής Τεχνολογίας (No 5). Αναπτύσσεται σε ένα μεγάλο χώρο επί της οδού Μαρίνου Αντύπα και του δρόμου της Θέρμης. Η χωροθέτησή της εγκρίθηκε με τοπικό ρυθμιστικό σχέδιο. Έχουν ήδη χωροθετηθεί κάποιες επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας και πρόκειται να χωροθετηθούν και άλλες μελλοντικά.



Σχήματα 4.24, 4.25: Τεχνόπολη Θεσσαλονίκης. Αριστερά κτίριο της Τεχνόπολης που στεγάζει τις εταιρίες υψηλής τεχνολογίας THERPMI ΑΕ και LogicDis

Οι παραπάνω φορείς και τα ιδρύματα εκπαίδευσης αποτελούν πόλο έλξης κοινού. Συρρέουν σε αυτά επισκέπτες, φοιτητές, μαθητές, εκπαιδευτικό προσωπικό και εργατικό δυναμικό. Αποτελούν αναμφισβήτητα δυναμικά στοιχεία που ενισχύουν τη ζωτικότητα της περιοχής και αναβαθμίζουν την αισθητική της.

Όσον αφορά στην υγεία, εκτός από το Κέντρο Υγείας της Θέρμης (βρίσκεται στον κόμβο της Νέας Εγνατίας για Θέρμη), υπάρχει το Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο (No19), επί της οδού Ασκληπιού, το οποίο έχει αναπτυχθεί σε χώρο 20 στρεμμάτων και αποτελεί επένδυση ιδιωτικού τομέα υγείας. Λειτουργεί από το 1997. Το κόστος κατασκευής του ανήλθε στα 16 δισεκατομμύρια δραχμές, δηλαδή περίπου στα 47 εκατομ €. Διαθέτει στεγασμένους χώρους 34.000 τ.μ., 300 κλίνες και 14 χειρουργεία. Διαθέτει ότι πιο σύγχρονο σε ιατρικό εξοπλισμό και προσφέρει 1600 θέσεις εργασίας. (<http://www.hyper.gr/makthes/960613/60613g01.html>)



Σχήμα 4.26 (πάνω): Πίσω όψη του Ιατρικού Διαβαλκανικού κέντρου. Είναι εμφανείς οι αντιθέσεις του αστικού τοπίου στη διάχυτη ανατολική Περιαστική ζώνη. Πίσω από το σύγχρονο κτίριο του Διαβαλκανικού Κέντρου παρατηρείται εγκατάλειψη. Σε ένα κενό οικόπεδο φαίνονται τα απομεινάρια μιας πρόχειρης από λαμαρίνα κατασκευής αποθηκευτικού χώρου. Σχήματα 4.27, 4.28 (κάτω): Παρατηρείται κτιριακή αντίθεση του σύγχρονου Ιατρικού Κέντρου με το παλιό εργοστάσιο παραγωγής χυμών Φλώρινα



Συμπερασματικά, δραστηριότητες τριτογενούς τομέα έχουν κατακλύσει τα τελευταία χρόνια την Ανατολική Περιαστική Ζώνη. Εξαιτίας αυτού παρατηρείται αυξανόμενη ζήτηση γης, όχι τόσο για κατοικία αλλά για τριτογενή τομέα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο μόνος φορέας σχεδιασμού είναι ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης.

4.2 Ανάλυση Δυνατοτήτων – Αδυναμιών – Προοπτικών – Απειλών (Δ.Α.Π.Α.)

Για τη βαθύτερη κατανόηση της περιοχής μελέτης και την εκπόνηση πρότασης, κρίνεται απαραίτητη η ανάλυση των δυνατοτήτων, των αδυναμιών, των προοπτικών και των απειλών της περιοχής.

Δυνατότητες

- Η ύπαρξη μεγάλων ανεκμετάλλευστων χώρων κατάλληλων για παρέμβαση (Ειδικότερα, τα αγροτεμάχια επί του άξονα Νέας Εγνατίας αποτελούν πόλο έλξης δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα αλλά και παράγοντα ανάπτυξης της περιοχής)
- Η επάρκεια καταστημάτων και υπηρεσιών, ως παράγοντας έλξης κατοικιών
- Η ησυχία, εκτός από τα τμήματα γης που βρίσκονται πολύ κοντά στους μεγάλους οδικούς άξονες (Νέα Εγνατία, Λεωφόρος Γεωργικής Σχολής, άξονας Θέρμης)
- Η εγγύτητα στο μητροπολιτικό κέντρο Θεσσαλονίκης
- Η εγγύτητα στο αεροδρόμιο Μακεδονία που διευκολύνει τις εγχώριες και διεθνείς μετακινήσεις
- Το φυσικό περιβάλλον (θαλάσσιο μέτωπο, χείμαρρος, άλση)
- Η χαμηλή πυκνότητα δομημένου χώρου
- Η παρουσία εκπαίδευσης όλων των βαθμίδων (νηπιαγωγεία, δημοτικά, γυμνάσια, λύκεια, σχολές ΑΠΘ, ΤΕΕ, Σχολή Πολέμου, Αμερικάνικη Γεωργική Σχολή
- Η ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας από τα κέντρα και τα πάρκα τεχνολογίας
- Η υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και η ύπαρξη χώρων στάθμευσης στα εξωαστικά κέντρα εμπορίου και αναψυχής

Αδυναμίες

- Η ανομοιομορφία
- Το ατημέλητο τοπίο
- Η εικόνα εγκατάλειψης και χάους
- Η ασάφεια των ορίων της διάχυτης περιοχής
- Η έλλειψη χωρικού σχεδιασμού και πολιτικών ανάπτυξης

- Η μίξη χρήσεων γης που προκαλεί σύγχυση και αίσθημα αποπροσανατολισμού
- Η έλλειψη δημόσιων υπαίθριων χώρων και πλατειών
- Το δαιδαλώδες δευτερεύον οδικό δίκτυο
- Η ύπαρξη αδιέξοδων δρόμων και χωματόδρομων
- Η κακή ποιότητα οδοστρωμάτων
- Η απουσία πεζοδρομίων
- Η ύπαρξη μπάζων και απορριμμάτων στα κενά οικόπεδα και τους δρόμους
- Οι συγκρούσεις χρήσεων γης
- Η ρύπανση εξαιτίας των βιομηχανικών μονάδων
- Ο ανεπαρκής αριθμός κατοικιών που να κρατά τη περιοχή “ζωντανή” και ασφαλή μετά το πέρας του ωραρίου καταστημάτων
- Η ανεπάρκεια των χώρων στάθμευσης σε περιόδους αυξημένης ανάγκης κατανάλωσης υπηρεσιών τριτογενούς τομέα (π.χ. κατά τη διάρκεια των Εορτών)
- Η ύπαρξη σχεδόν μόνο ιδιωτικής εκπαίδευσης (πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια)

Προοπτικές

- Η περαιτέρω ανάπτυξη Πανεπιστημιακών Μονάδων και Κέντρων Έρευνας και Τεχνολογίας
- Η ιδανικότητα της περιοχής για δημιουργία εγκαταστάσεων στέγασης και σίτισης για φοιτητές
- Η προαγωγή των βιομηχανικών δραστηριοτήτων με την καλύτερη οργάνωσή τους στο χώρο
- Η ανάπτυξη δικτύων σχέσεων και συνεργασίας μεταξύ των δραστηριοτήτων της περιοχής, του Δήμου Πυλαίας, Θέρμης, Καλαμαριάς και του μητροπολιτικού κέντρου εξαιτίας της εγγύτητάς τους
- Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων μητροπολιτικής εμβέλειας
- Η προβολή της περιοχής μέσω της προβολής των Κέντρων Έρευνας και Τεχνολογίας, της προβολής των Μονάδων του ΑΠΘ στην περιοχή και της παροχής υψηλών υπηρεσιών
- Η ανάπτυξη ναυπηγικής δραστηριότητας με τη δημιουργία μαρίνας
- Η προσφορά εργασίας μέσω της περαιτέρω ανάπτυξης επιμορφωτικών κέντρων και τριτογενών δραστηριοτήτων

Απειλές

- Η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος από την ρίψη μπάζων, απορριμμάτων και σκουριασμένων υλικών, συχνά επιβλαβών για τον άνθρωπο
- Η διατάραξη των οικοσυστημάτων και η αδηφάγα κατανάλωση εδάφους από την ασχεδίαστη ανοικοδόμηση μεγάλων όγκων
- Η πιθανή αύξηση της εγκληματικότητας μετά το πέρας του ωραρίου καταστημάτων, όταν τα φώτα σβήνουν και η περιοχή ερημώνει
- Η επιβάρυνση του χειμάρρου από απόπειρες επιχωμάτωσης και στενέματός του
- απειλή πλημμυρών

A decorative graphic consisting of a vertical line and a horizontal line intersecting at a point, with the text 'ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°' centered to the right of the intersection.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°

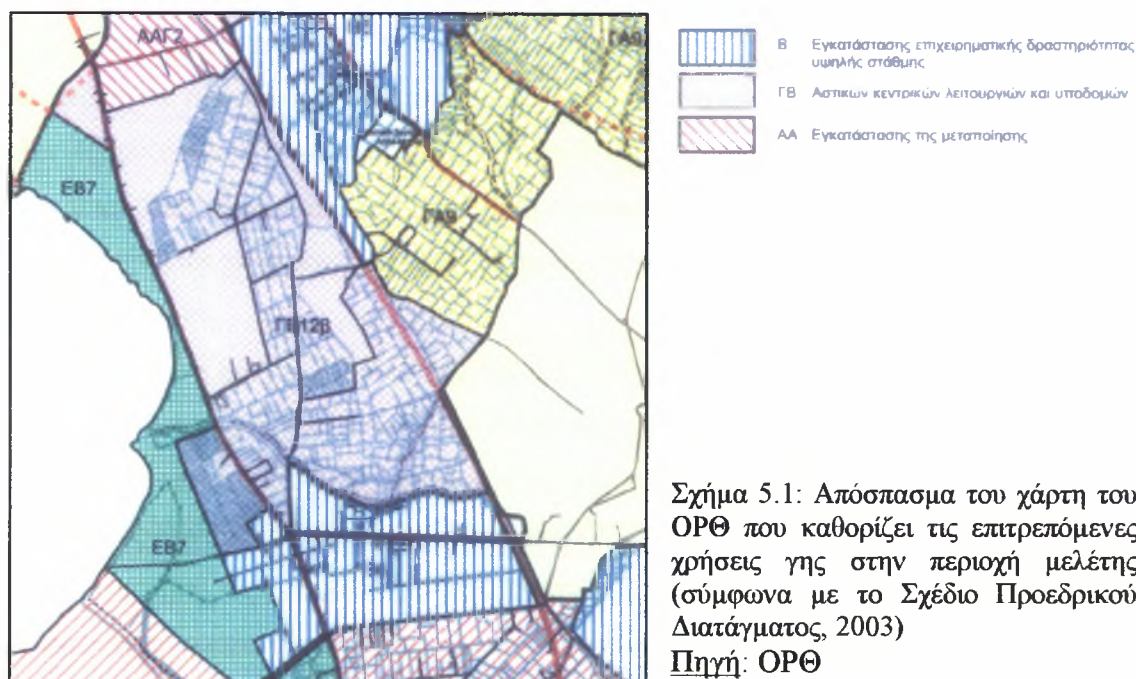
Πρόταση

Μετά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την αποτύπωση των χρήσεων γης επί χάρτου είναι δυνατή η εκπόνηση πρότασης για την περιοχή μελέτης. Επαναλαμβάνεται σε αυτό το σημείο ότι η ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης περιέλαβε την ευρύτερη περιοχή μελέτης, έτσι ώστε να καταγραφεί μια γενικότερη εικόνα της περιοχής.

Ως αρχή της περιοχής μελέτης ορίζεται το τέλος του Δήμου Καλαμαριάς και συγκεκριμένα η οδός Μαρίνου Αντύπα. Η περιοχή μελέτης φτάνει μέχρι το αεροδρόμιο και συγκεκριμένα μέχρι το νέο οδικό άξονα που οδηγεί σε αυτό (οδός Αεροδρομίου). Στα ανατολικά ορίζεται από τη Νέα Εγνατία και στα δυτικά από τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής.

5.1 Υφιστάμενες Πολεοδομικές Ρυθμίσεις και Επιτρεπόμενες Χρήσεις για την Περιοχή Μελέτης

Σύμφωνα με το Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος “Καθορισμός Χρήσεων Γης και Όρων και Περιορισμών Δόμησης στην Εκτός Σχεδίου και Εκτός Ορίων Οικισμών προ του 1923 Περιοχή της Περιαστικής Ζώνης Θεσσαλονίκης και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης” οι επιτρεπόμενες χρήσεις στην περιοχή μελέτης είναι οι χρήσεις με τον κωδικό ΑΑΓ2, ΓΒ12β και Β6, όπως φαίνονται στο απόσπασμα του χάρτη:



Στην περιοχή που δηλώνεται με το στοιχείο ΑΑΓ2 επιτρέπεται η εγκατάσταση μεταποίησης χαμηλής όχλησης.

α. Επιτρέπονται οι χρήσεις:

- 1) Βιομηχανικές - βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, όπως σταθμίζονται ως προς την κατηγορία όχλησης βάσει του άρθρου 1 του Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 9ΙΑ) και των κατ' εντολήν του διατάξεων, όπως αυτές εκάστοτε ισχύουν.
- 2) Εγκαταστάσεις αποθήκευσης χαμηλής όχλησης, χονδρικού εμπορίου και διαμετακόμισης, όπως σταθμίζονται ως προς την κατηγορία όχλησης βάσει του άρθρου 1 του Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91 Α) και των κατ' εντολήν του διατάξεων, όπως αυτές εκάστοτε ισχύουν.
- 3) Τράπεζες, ασφάλειες, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί
- 4) Κτίρια και εγκαταστάσεις περίθαλψης και κοινωνικής μέριμνας
- 5) Αθλητικές εγκαταστάσεις κτιριακού όγκου μικρότερου των 2.000 κ.μ.
- 6) Εγκαταστάσεις συντήρησης και επισκευής οχημάτων (περιλαμβανομένων και των βαρέων οχημάτων)

β. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (1) είναι αυτοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 4 του ΠΔ 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου: 30% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης γηπέδου 0,9

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 3 με μέγιστο ύψος 11μ.

-Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων του ενός κτιρίων στο γήπεδο.

Δεν έχουν εφαρμογή οι κατά παρέκκλιση διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 4 του ίδιου ΠΔ. Δηλαδή, δεν επιτρέπεται η επέκταση των υφιστάμενων βιομηχανικών εγκαταστάσεων μετά την πάροδο της τριετίας λειτουργίας τους.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (2) είναι αυτοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 9 του Π.Δ. 24/31.5.85 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου: 20% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης γηπέδου 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

-Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων του ενός κτιρίων στο γήπεδο.

Δεν έχουν εφαρμογή οι κατά παρέκκλιση διατάξεις της παραγράφου 2(ζ) του άρθρου 9 του ίδιου ΠΔ. Δηλαδή, μόνο για κατακόρυφα SILOS, ισχύει ποσοστό κάλυψης 40% και Σ.Δ. 0,4. Κατά τα λοιπά ακολουθούν τους ανωτέρω όρους και περιορισμούς.

δ. Στα γήπεδα τα οποία προορίζονται για τις παραπάνω χρήσεις (1) και (2), επιτρέπεται και η εγκατάσταση λειτουργιών εξυπηρέτησης (γραφείων, εκθεσιακών χώρων, κατοικίας προσωπικού ασφαλείας, εστιατορίων και αναψυκτηρίων, ιατρείων, παιδικών σταθμών κλπ.), υπό την προϋπόθεση ότι η επιφάνεια τους προσμετράται στην κάλυψη και στο συντελεστή δόμησης του γηπέδου.

ε. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπομένων χρήσεων (3) και (4), είναι οι γενικοί όροι και περιορισμοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του ΠΔ 24/31.5.1985 (ΦΕΚ270Δ), όπως ισχύει.

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

στ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (5) είναι αυτοί του άρθρου 1 του ΠΔ 24/31-5-1985 (ΦΕΚ 270Δ) και του άρθρου 9 του ΠΔ 6/17-10-1978 (ΦΕΚ538Δ), προκειμένου για εγκαταστάσεις κτιριακού όγκου μικρότερου των 2.000 κ.μ. όπως ισχύουν.

Δηλαδή ισχύουν οι παρακάτω όροι και περιορισμοί:

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 2000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

ζ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (6) είναι αυτοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του Π.Δ. 24/31.5.85 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει.

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

Σε όλη την περιοχή ΑΑΓ2, ή σε τμήματα τους, είναι δυνατή η ενεργοποίηση των διατάξεων του Ν. 2545/15.12.97 (ΦΕΚ 254Α), δηλαδή η πολεοδόμηση και ίδρυση ΒΕ.ΠΕ. με Συντελεστή Δόμησης 1,2 και περιμετρική ζώνη πρασίνου 5% της συνολικής επιφάνειας της ΒΕ.ΠΕ.

Είναι επίσης δυνατή η πολεοδόμηση όλων των οριζόμενων με το παρόν Π.Δ. περιοχών ΑΑΓ2, ή τμημάτων τους, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 4 (που αφορά στην εκπόνηση ΓΠΣ) και 7 (που αφορά στην εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης) του Ν. 2508/97 (ΦΕΚ 124Α) ως περιοχές που προορίζονται για την εγκατάσταση παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Στην περιοχή **ΓΒ12β** επιτρέπεται η εγκατάσταση αστικών κεντρικών λειτουργιών και υποδομών.

α. Επιτρέπονται οι χρήσεις:

1) Κατοικία

2) Καταστήματα λιανικού εμπορίου, πολυκαταστήματα, υπεραγορές (εκτός εμπορίας βαρέων οχημάτων άνω των 3.5 tn)

3) Κτίρια και εγκαταστάσεις περίθαλψης και κοινωνικής μέριμνας

4) Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας, καθώς και λοιπής εκπαίδευσης

5) Αθλητικές εγκαταστάσεις

6) Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις

7) Γραφεία παροχής υπηρεσιών, γραφεία διοίκησης επιχειρήσεων, γραφεία δημόσιας διοίκησης, αυτοδιοίκησης

8) Τράπεζες, ασφάλειες, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί

9) Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων

10) Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις, χώροι συνάθροισης κοινού

11) Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης (απαλλασσόμενα από άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας σύμφωνα με τη νομοθεσία περί βιομηχανικών εγκαταστάσεων)

12) Εγκαταστάσεις αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης κ.λ.π.)

13) Κτίρια τριτοβάθμιας και τριτοβάθμιας τεχνολογικής εκπαίδευσης

β. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (1), δίνονται από τις διατάξεις της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρα 1 και 6 του ΠΔ 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύουν:

- Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

- Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

- Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2. Για γήπεδα μεγαλύτερα των 4000τμ ΣΔ: 0,02 και για μεγαλύτερα από 8000τμ ΣΔ 0,01

- Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

με τους εξής επιπλέον περιορισμούς:

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση: 200 τ.μ.

- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπομένων χρήσεων (2), (9), (10) και (12), είναι:

- Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης: 0,2

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης του γηπέδου: έως 10% της επιφάνειάς του.

Μέγιστο ύψος κτιρίου 7,5 μ.

Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων από ένα κτιρίων στο γήπεδο.

Δεν τίθεται περιορισμός μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης.

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 1 του ΠΔ 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 287Δ)

δ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (3), είναι αυτοί του άρθρου 1 του ΠΔ 24/31-5-85 (ΦΕΚ 270Δ) και του άρθρου 5 του ΠΔ 6/17-10-1978 (ΦΕΚ 538Δ) προκειμένου για ευαγή ιδρύματα και του άρθρου 6 του ΠΔ 6/17-10-78 (ΦΕΚ 538Δ) προκειμένου για νοσοκομεία - κλινικές, όπως αυτά ισχύουν.

Αναλυτικά ισχύει:

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

Προκειμένου για ευαγή ιδρύματα ισχύει

Μέγιστος Συντελεστής δόμησης 0,3

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου: 20% της επιφάνειάς του

Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίων στο ίδιο γήπεδο

Προκειμένου για νοσοκομεία και κλινικές ισχύουν

Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,6

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου: 20% της επιφάνειάς του

Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίων στο ίδιο γήπεδο

ε. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (4), είναι αυτοί του άρθρου 1 του ΠΔ 24/31-5-85 (ΦΕΚ 270Δ) και του άρθρου 5 του ΠΔ 6/17-10-1978 (ΦΕΚ 538Δ) προκειμένου για εκπαιδευτήρια, όπως ισχύουν.

Αναλυτικά ισχύει:

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

Προκειμένου για εκπαιδευτήρια ισχύει

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,3

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου: 20% της επιφάνειάς του

-Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίων στο ίδιο γήπεδο

στ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (5) είναι αυτοί του άρθρου 1 του ΠΔ 24/31-5-85 (ΦΕΚ 270Δ) και του άρθρου 9 του ΠΔ 6/17-10-1978 (ΦΕΚ 538Δ), όπως ισχύουν.

Αναλυτικά ισχύει:

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

Προκειμένου για εγκαταστάσεις ήσσονος σημασίας (απλά γήπεδα, ανοικτά κολυμβητήρια και κλειστά γυμναστήρια) κτιριακού όγκου μικρότερου των 2000κ.μ. οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης καθορίζονται από το Νομάρχη.

ζ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (6) είναι αυτοί του άρθρου 1 του ΠΔ 24/31-5-85 (ΦΕΚ 270Δ) και του άρθρου 8 του ΠΔ 6/17-10-1978 (ΦΕΚ 538Δ), όπως ισχύουν.

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 20% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,4 (προκειμένου για ξενοδοχεία, ξενώνες, Μοτέλ)

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,3 (προκειμένου για bungalows)

η. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων (7) και (8) είναι οι γενικοί όροι και περιορισμοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του ΠΔ 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει.

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

Επιπλέον δεν ισχύει ο περιορισμός μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης 600 τ.μ. του άρθρου 5, παράγραφος 1 του ίδιου ΠΔ. Άρα μπορεί να υπερβαίνει τα 600τμ στο σύνολο των ορόφων.

θ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (11), είναι οι όροι της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του ΠΔ 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει.

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

Επιπλέον, τίθεται περιορισμός μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης έως 600 τ.μ.

Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (13), είναι:

Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης του γηπέδου 20% της επιφανείας του

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι όροι της εκτός σχεδίου δόμησης άρθρο 1 του ΠΔ 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει.

ια. Στις περιοχές ΓΒ ή σε τμήματα τους, είναι δυνατή η πολεοδόμηση, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 4 (που αφορά στην εκπόνηση ΓΠΣ) και 7 (που αφορά στην εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης) του Ν. 2508/97 (ΦΕΚ 124Α), ως περιοχές αστικών κεντρικών λειτουργιών και υποδομών.

ιβ. Στη ζώνη ΓΒ12β και ειδικά στην έκταση των 163 στρεμμάτων του Ο.Ε.Κ. με την επωνυμία ΧΙ επιτρέπεται η ανάπτυξη καινοτόμου οικιστικού προγράμματος του φορέα.

Στην περιοχή Β6 επιτρέπεται η εγκατάσταση επιχειρηματικής δραστηριότητας και υπηρεσιών υψηλής στάθμης.

α. Επιτρέπονται οι χρήσεις:

1) Βιομηχανικές - βιοτεχνικές εγκαταστάσεις παραγωγής καινοτομικών προϊόντων
Επιχειρήσεις (εργαστήρια) εφαρμοσμένης βιομηχανικής, ενεργειακής, μεταλλευτικής, γεωργικής, κτηνοτροφικής, δασικής και ιχθυοκαλλιεργητικής έρευνας

Επιχειρήσεις ανάπτυξης τεχνολογιών και βιομηχανικών σχεδίων

Επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εξαιρετικά προηγμένης τεχνολογίας

Επιχειρήσεις τεχνολογικής υποστήριξης βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων

Επιχειρήσεις ανάπτυξης λογισμικού

Επιχειρήσεις (εργαστήρια) παροχής υπηρεσιών ποιότητας,

όπως οι παραπάνω δραστηριότητες ορίζονται στο άρθρο 3 του Ν. 2601/98 (Α' 81) και βεβαιώνονται σε κάθε περίπτωση από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας.

2) Τράπεζες, ασφάλειες, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί

3) Γραφεία παροχής υπηρεσιών, γραφεία διοίκησης επιχειρήσεων, γραφεία δημόσιας διοίκησης, αυτοδιοίκησης

4) Κτίρια τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και τεχνολογικής εκπαίδευσης

5) Κτίρια και εγκαταστάσεις κοινωνικής μέριμνας

β. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (1), είναι οι γενικοί όροι και περιορισμοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του ΠΔ 24/31.5.85 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει.

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

Κατά παρέκκλιση, επιτρέπεται η υπέρβαση του ύψους για την ανέγερση νέων εγκαταστάσεων, όταν η υπέρβαση αυτή είναι αναγκαία για την τοποθέτηση ή τη διέξοδο ψηλών μηχανημάτων. Η παρέκκλιση αυτή εγκρίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, μετά από γνώμη του Υπουργείου Ανάπτυξης και του αρμόδιου Σχεδίου Χωροταξικής Οργάνωσης της Περιφέρειας.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων (2) και (3), είναι οι γενικοί όροι και περιορισμοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του ΠΔ 24/31.5.85 (ΦΕΚ 270Δ), όπως ισχύει. Δηλαδή:

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

Επιπλέον, δεν ισχύει ο περιορισμός μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης 600 τ.μ

δ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (4) καθορίζονται ως εξής:

Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 20% της επιφάνειάς του

Δυνατότητα ανέγερσης περισσότερων του ενός κτισμάτων στο γήπεδο. Κατά τα λοιπά, ισχύουν οι όροι της εκτός σχεδίου δόμησης (άρθρο 1 του ΠΔ 24/31/5/85).

ε. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (5), είναι αυτοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του Π.Δ. 24/31.5.85 (ΦΕΚ 270Δ), άνευ δυνατότητας παρέκκλισης.

-Ελάχιστο εμβαδό γηπέδου 4000τ.μ.

-Πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο 25μ. Για γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές, Κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές ισχύει ελάχιστο πρόσωπο 45μ.

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης γηπέδου 10% της επιφάνειάς του

-Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης 0,2

-Μέγιστος αριθμός ορόφων 2 με μέγιστο ύψος 7,5μ.

στ. Στα γήπεδα τα οποία προορίζονται για τις παραπάνω χρήσεις (1), (2), (3) και (4), επιτρέπεται και η εγκατάσταση λειτουργιών εξυπηρέτησης (κατοικίας προσωπικού ασφαλείας, εστιατορίων και αναψυκτηρίων, εκθεσιακών χώρων, χώρων συνάθροισης,

ιατρείων, παιδικών σταθμών κλπ.), υπό την προϋπόθεση ότι η επιφάνεια τους προσμετράται στην κάλυψη και στον συντελεστή δόμησης του γηπέδου.

ζ. Στις περιοχές Β, ή σε τμήματα τους, είναι δυνατή η ίδρυση Τεχνόπολης (παράγραφος δ του άρθρου 1 του Ν. 2545/15.12.97 (ΦΕΚ 254Α)), και η βάσει αυτών των διατάξεων πολεοδόμηση τους και ίδρυση ΒΕ.ΠΕ.

Σε περίπτωση ίδρυσης ΒΕ.ΠΕ. της παραγράφου δ του άρθρου 1 του Ν. 2545/15.12.97 (ΦΕΚ 254Α), επιτρέπεται να περιλαμβάνονται και οι εξής χρήσεις (εκτός των οριζόμενων στο άρθρο 2 του ίδιου Νόμου):

- Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις, χώροι συνάθροισης κοινού
- Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.

5.2 Χωρική οργάνωση και σχεδιασμός της περιοχής μελέτης: Ανάλυση του Προτεινόμενου Σεναρίου

Ασκώντας κριτική στο Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος (2003) του ΟΡΘ, το προτεινόμενο σενάριο δεν υιοθετεί όλες τις επιτρεπόμενες χρήσεις που ο ΟΡΘ ορίζει. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προβλέπει στις περιοχές ΑΑΓ2 και Β6 ως επιτρεπόμενες χρήσεις, μεταξύ άλλων, τη βιομηχανία, τη βιοτεχνία και τις επιχειρήσεις. Ωστόσο, το προτεινόμενο σενάριο διαφωνεί κάθετα με τη χωροθέτηση επιπλέον βιομηχανίας, ακόμα και χαμηλής όχλησης, στην περιοχή μελέτης για τους εξής λόγους:

- Η περιοχή μελέτης θα υποβαθμιστεί από τη χωροθέτηση βιομηχανιών ή βιοτεχνιών, τόσο περιβαλλοντικά όσο και κοινωνικά.
- Κρίνεται άτοπη και άσκοπη η χωροθέτηση νέας ΒΕ.ΠΕ στο αγρόκτημα του ΑΠΘ, όπως επιτρέπει το Σχέδιο Νόμου, εφόσον το Βιοτεχνικό Πάρκο της Θέρμης δεν είναι ακόμη κορεσμένο. Αντιθέτως, μπορεί να υποδεχτεί κι άλλες εγκαταστάσεις.
- Η δημιουργία μιας ΒΕΠΕ στο Πανεπιστημιακό Αγρόκτημα θα υποβαθμίσει ανεπανόρθωτα τόσο το φυσικό περιβάλλον εντός του σημερινού αγροκτήματος, όσο και τον παρακείμενο χείμαρρο, ο οποίος μπορεί να αποτελέσει αγωγό μόλυνσης που καταλήγει στο Θερμαϊκό Κόλπο.
- Με τη δημιουργία νέας ΒΕ.ΠΕ η περιοχή μελέτης θα αποτελέσει ένα ακόμα βιομηχανικό 'ακομψο' τοπίο της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης. Ένα τέτοιο τοπίο έρχεται σε πλήρη ρήξη με την εγγύτητα στο παραλιακό μέτωπο.

- Εν κατακλείδει, η περιοχή μελέτης αντί να αποκτήσει πολυλειτουργικότητα, θα αποτελέσει πόλο έλξης των ιδίων μονότονων μονάδων μεταποίησης και αποθήκευσης που υπάρχουν και σήμερα στην περιοχή, σε περιορισμένο ακόμη αριθμό, και θα χαθεί κάθε προοπτική βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης και προώθησης της γενικότερης ανάπτυξης της περιοχής.

Επιπρόσθετα, ο ΟΡΘ ορίζει για τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης πολύ χαμηλό συντελεστή δόμησης, όπως άλλωστε ισχύει για όλες τις εκτός σχεδίου περιοχές. Το προτεινόμενο σενάριο, έχει ως σημείο αναφοράς την ένταξη της περιοχής μελέτης στο σχέδιο πόλης και έτσι ορίζει συντελεστές πολύ μεγαλύτερους.

Στα πλαίσια του σεναρίου που αναλύεται παρακάτω, προτείνονται πολεοδομικές ρυθμίσεις για την περιοχή μελέτης, δηλαδή ορίζεται το βασικό οδικό δίκτυο, οι κυρίαρχες χρήσεις γης και οι όροι δόμησης. Το προτεινόμενο σενάριο είναι ήπιας παρέμβασης και θεωρείται ρεαλιστικό. Είναι πιο εύκολο να ενταχθεί στη σημερινή πραγματικότητα της περιοχής, αφού λαμβάνει υπόψη τις υφιστάμενες χρήσεις γης, τις οργανώνει καλύτερα και εκμεταλλεύεται τα αδόμητα αγροτεμάχια για τη χωροθέτηση νέων χρήσεων. Δεν προτείνει ριζοσπαστικές αλλαγές ως προς τις υφιστάμενες χρήσεις γης, αλλά εντάσσει κάποιες νέες χρήσεις που λείπουν και είναι απαραίτητες για να στηρίξουν την περιοχή και την ανάπτυξή της. Η πρόταση απεικονίζεται στους χάρτες 3, 4 και 5, οι οποίοι βρίσκονται στο παράρτημα.

Οι βασικές ιδέες της πρότασης αναφέρονται συνοπτικά παρακάτω:

- η εκπόνηση Δομικού Σχεδίου (Structure Plan) για την περιοχή
- η καλύτερη οργάνωση των υφιστάμενων χρήσεων γης
- η ανάλυση της αλόγιστης επέκτασης του τριτογενούς τομέα
- η στήριξη της περιοχής με κατοικία
- η εξασφάλιση ποικιλίας λειτουργιών
- η χωροθέτηση δραστηριοτήτων μητροπολιτικής εμβέλειας
- η πρόβλεψη δημόσιων υπαίθριων χώρων, αφού η περιοχή σήμερα στερείται τέτοιων χώρων

Αρχικά, προτείνεται η ανάδειξη της περιοχής μελέτης σε νέο ανεξάρτητο Δήμο, έτσι ώστε να ελέγχεται διοικητικά και να προωθούνται τα συμφέροντά της. Στα όρια του νέου Δήμου θα εντάσσεται και το παραλιακό μέτωπο και η ζώνη πάνω από την περιοχή

μελέτης που εκτείνεται από τον αυτοκινητόδρομο της Νέας Εγνατίας ως την οδό Ευρώπης στα όρια του Δήμου Πυλαίας. Βόρειο όριο θα είναι η οδός Μαρίνου Αντύπα και νότιο όριο οι οικισμοί Φαρμακαίικα και Λιβαδάκι, αμέσως μετά το αεροδρόμιο. Σήμερα, η περιοχή μελέτης αν και ανήκει στο Δήμο Πυλαίας και στο Δήμο Θέρμης, απέχει σημαντικά από τις κεντρικές λειτουργίες και των δύο. Έτσι εξυπηρετείται με δυσκολία. Απέχει περισσότερο από το κέντρο λειτουργιών και υπηρεσιών του Δήμου Πυλαίας, στοιχείο ιδιαίτερα αρνητικό αν σκεφτεί κανείς ότι τα $\frac{3}{4}$ της περιοχής μελέτης εντάσσονται στα όρια του Δήμου αυτού. Ως αποτέλεσμα, η περιοχή μπορεί να πλήττεται από διάφορα προβλήματα, που να μην γίνονται άμεσα γνωστά στο Δήμο Πυλαίας, αφού δε βιώνονται με την ίδια ένταση όπως αν λάμβαναν χώρα εντός του ΠΣ Πυλαίας. Ως προς τις κεντρικές εξυπηρετήσεις, οι κάτοικοι αναγκάζονται να μεταβαίνουν στο Δήμο Πυλαίας, προς τον οποίο μάλιστα δεν υπάρχει άμεση συγκοινωνιακή σύνδεση. Με τη σύσταση νέου Δήμου και δημοτικών υπηρεσιών που τον συνοδεύουν, τέτοιου είδους προβλήματα θα επιλυθούν.

Όσον αφορά στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο προτείνεται η βελτίωση του οδοστρώματος και η εκ νέου επίστρωσή του στα σημεία όπου έχει φθαρεί ή είναι πρόχειρα κατασκευασμένο. Οι ήδη διανοιγμένοι δρόμοι εξυπηρετούν επαρκώς την περιοχή. Ωστόσο τα αδιέξοδα προκαλούν σύγχυση και δεν εξυπηρετούν την κίνηση. Προτείνονται λοιπόν οδικοί άξονες που ολοκληρώνουν το οδικό δίκτυο, 'κυκλώνουν' την περιοχή, δημιουργώντας πολεοδομικές ενότητες, και επιτρέπουν τη συνεχή κίνηση. Προτείνεται επίσης η δημιουργία πεζοδρομίων εκατέρωθεν των δρόμων για την προστατευμένη και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών.

Στο χάρτη 3 απεικονίζονται τόσο το προτεινόμενο οδικό δίκτυο όσο και οι προτεινόμενες κυρίαρχες χρήσεις. Λαμβάνοντας υπόψη πως η περιοχή στερείται δημόσιων υπαίθριων χώρων, προτείνονται δύο πλατείες οι οποίες θα αποτελούν σημεία αναφοράς και κοινωνικούς πυρήνες. Προτείνεται η δημιουργία πλατείας στο δυτικό τμήμα του αγροτεμαχίου ιδιοκτησίας του ΙΚΑ, στη βόρεια περιοχή μελέτης. Η πλατεία θα αναπτύσσεται σε διάφορες βαθμίδες, ώστε να ενσωματώνεται στις παρυφές του λόφου στον οποίο χωροθετείται. Θα είναι πλακόστρωτη, με νησίδες φύτευσης, παγκάκια και επαρκή φωτισμό. Επειδή βρίσκεται σε επαφή με το γήπεδο του ΠΑΟΚ θα αποτελεί και χώρο εκτόνωσης. Όσον αφορά στη δεύτερη πλατεία, είναι αναγκαία η μεταφορά της επιχείρησης του Οδυσσεά Φωκά. Προβλέπεται να μεταφερθεί στο

Επιχειρησιακό Πάρκο, στο οποίο θα αναφερθούμε παρακάτω. Το αγροτεμάχιο στο οποίο σήμερα είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση του Οδυσσεά Φωκά είναι κατά 95% κενό χρήσης. Έτσι, αποτελεί τον καταλληλότερο χώρο για να δημιουργηθεί μια κεντρική πλατεία, ύστερα από την αναγκαία απαλλοτρίωση. Η προτεινόμενη πλατεία καταλαμβάνει το βόρειο-βορειοδυτικό τμήμα του αγροτεμαχίου αυτού και αποτελεί το κέντρο της πρότασης, όχι τυχαία αλλά γιατί βρίσκεται σχεδόν στο κέντρο της περιοχής μελέτης. Αποτελεί τοπόσημο και σημείο συνάντησης, ξεκούρασης, και ανάπαυλας. Εξασφαλίζει άμεση θέα προς το Θερμαϊκό Κόλπο, αφού εφάπτεται με τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής και βρίσκεται κοντά στη θάλασσα. Προτείνεται να είναι επίπεδη με φυτεύσεις, πλακόστρωτα, παγκάκια ξεκούρασης, φωτισμό και πρωτότυπα αρχιτεκτονήματα που συνδυάζουν την πέτρα με ρέοντα νερά.

Όσον αφορά στις προτεινόμενες κυρίαρχες χρήσεις γης, προτείνεται η ένταξη μικτής **κατοικίας** σε μεγάλο εύρος της περιοχής μελέτης, όπως φαίνεται στο χάρτη (χάρτης 3). Σήμερα, η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από εκτεταμένη κάλυψη του εδάφους από δραστηριότητες τριτογενούς τομέα. Κρίνεται απαραίτητη η στήριξη της περιοχής με κατοικία, έτσι ώστε να αποκτήσει ζωντάνια και μετά το πέρας του ωραρίου των καταστημάτων, όταν στην περιοχή πέφτει σκότος. Για όλη την έκταση της περιοχής και για τις προτεινόμενες περιοχές μικτής κατοικίας προβλέπεται η εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης, η οποία θα οργανώνει την κάθε πολεοδομική ενότητα. Στις περιοχές μικτής κατοικίας θα επιτρέπεται, εκτός από κατοικία, η χωροθέτηση καταστημάτων κάλυψης καθημερινών αναγκών καθώς και σχολείων, κοινωνικού εξοπλισμού, χώρων πρασίνου κλπ. Η Πολεοδομική Μελέτη θα προβλέπει επίσης τη χάραξη και τη διάνοιξη των απαραίτητων τοπικών δρόμων. Στο προτεινόμενο σενάριο, οι περιοχές μικτής κατοικίας εξαπλώνονται σε όλη την περιοχή. Η παρουσία μόνο τριτογενούς τομέα στο χώρο ανατρέπεται. Η νοτιοανατολική περιοχή κατοικίας έρχεται σε επαφή με το χείμαρρο. Ο χείμαρρος προτείνεται να διαμορφωθεί στις όχθες του σε ζώνη πρασίνου σε όλο το μήκος του. Το μεγαλύτερο τμήμα μικτής κατοικίας εκτείνεται από τη λωρίδα πρασίνου κατά μήκος του χειμάρρου ως το εξωαστικό κέντρο εμπορίου και αναψυχής Mediterranean Cosmos. Έπειτα δημιουργείται μια στένωση, ένας 'λαιμός', που συνδέει τη νοτιοανατολική περιοχή κατοικίας με την υπόλοιπη περιοχή μικτής κατοικίας στα βόρεια-βορειοδυτικά. Η τελευταία έρχεται σε άμεση επαφή με την κεντρική πλατεία, από την οδό Λαέρτου και φτάνει μέχρι τη βόρεια πλατεία. Για τις

περιοχές μικτής κατοικίας προτείνεται συντελεστής δόμησης 0,8 και ελάχιστη επιφάνεια δομήσιμου οικοπέδου (αρτιότητα) 500τμ.

Κατά μήκος της Νέας Εγνατίας προτείνεται η δημιουργία **Επιχειρησιακού Πάρκου**, με συντελεστή δόμησης 1,2 και αρτιότητα 500τμ. Ο υψηλός συντελεστής δόμησης και βεβαίως η εγγύτητα με τον αυτοκινητόδρομο θα αποτελέσουν πόλο έλξης επιχειρήσεων. Έτσι, θα δοθεί έμφαση στον άξονα αυτό από τον οποίο μάλιστα διέρχεται καθημερινά μεγάλος αριθμός οχημάτων με κατεύθυνση την ανατολική περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης και τη Χαλκιδική. Στο επιχειρησιακό πάρκο θα μπορούν να εγκατασταθούν εταιρίες, γραφεία, ιδιωτικοί εκθεσιακοί χώροι (επίπλων, αυτοκινήτων, εξοπλισμού καταστημάτων και χώρων εστίασης κλπ) εκπαιδευτικοί φορείς κ.α.. Προτείνεται ο φωτισμός του αυτοκινητοδρόμου και του επιχειρησιακού πάρκου, όπως επίσης και η φύτευση στο πίσω μέρος του πάρκου που έρχεται σε επαφή με την περιοχή κατοικίας. Με τη δημιουργία του πάρκου αυτού θα απομακρυνθούν από το μέτωπο της Νέας Εγνατίας οι 'άκομπες' μάντρες, τα συνεργεία και τα εγκαταλελειμένα αυτοκίνητα. Έτσι, ο άξονας θα αποκτήσει 'αίγλη' και θα αποτελέσει παράγοντα που θα επιφέρει ανάπτυξη στην περιοχή. Θα έλξει επίσης και σημαντικό αριθμό εργαζομένων και πελατών, καθιστώντας την περιοχή πιο ζωντανή, αν αναλογιστεί κανείς ότι κάποιοι από τους εργαζομένους θα αναζητήσουν κατοικία κοντά στον εργασιακό τους χώρο. Επιπρόσθετα, τα κτίρια του επιχειρησιακού πάρκου και η προτεινόμενη φύτευση στο πίσω μέρος αυτού, θα αποτελέσουν ασπίδα προστασίας των περιοχών κατοικίας από το θόρυβο και τους ρύπους της Νέας Εγνατίας.

Στη νότια περιοχή μελέτης, στο σημερινό αγρόκτημα του ΑΠΘ και στις κατοικίες των αξιωματικών της πολεμικής αεροπορίας, προτείνεται η δημιουργία **Αθλούπολης** (χάρτης 4). Οι κατοικίες των αξιωματικών προτείνεται να μεταφερθούν, όπως άλλωστε είναι ήδη προγραμματισμένο από την Πολεμική Αεροπορία. Όσον αφορά στο πανεπιστημιακό αγρόκτημα, προτείνεται να μετεγκατασταθεί σε καλλιεργήσιμες εκτάσεις εκτός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Η Αθλούπολη θα είναι μητροπολιτικής εμβέλειας. Θα περιλαμβάνει ανοιχτά γήπεδα καλαθοσφαίρισης, ποδοσφαίρου, αντισφαίρισης, κλειστά Γυμναστήρια, κολυμβητήριο, ένα γήπεδο golf, τον ιππικό όμιλο που προτείνουμε να μεταφερθεί από την οδό Ποσειδώνος στην Αθλούπολη, ένα παγοδρόμιο, χώρους πρασίνου και αναψυχής και εσωτερικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Εντός της Αθλούπολης προτείνεται η δημιουργία χώρου στάθμευσης

2000 θέσεων. Το Σχέδιο Γενικής Διάταξης της Αθλούπολης θα εκπονηθεί από Ειδική Μελέτη. Από αυτή τη μελέτη θα χαραχθεί επίσης ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος στο εσωτερικό της Αθλούπολης που θα εξυπηρετεί την εσωτερική μετακίνηση μεταξύ των αθλητικών εγκαταστάσεων. Ο συντελεστής δόμησης για τις εγκαταστάσεις της Αθλούπολης ορίζεται στο 0,6.

Εκτός από τη ζώνη πρασίνου κατά μήκος του χειμάρρου, η περιοχή χρειάζεται και άλλο πνεύμονα πρασίνου. Στο ανατολικό τμήμα του αγροτεμαχίου του ΙΚΑ υπάρχει άλσος, η παρουσία του οποίου απαγορεύει βεβαίως τη δόμηση. Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία οργανωμένου πάρκου αναψυχής που να περιβάλλει το άλσος με πράσινο, μονοπάτια, παγκάκια, διάσπαρτα γλυπτά και επαρκή φωτισμό. Το πάρκο σε συνδυασμό με την πλατεία ακριβώς δίπλα, θα αποτελέσουν μία νησίδα ζωντάνιας για την περιοχή, όπου θα μπορούν να λαμβάνουν χώρα υπαίθριες δραστηριότητες, ομαδικά παιχνίδια, περίπατοι αλλά και θερινές παραστάσεις, εκμεταλλευόμενοι τα πρανή του λόφου.

Ο λοιπός χώρος της περιοχής μελέτης προτείνεται να καλύπτεται από δραστηριότητες τριτογενούς τομέα. Ο μέγιστος συντελεστής δόμησης για τις δραστηριότητες αυτές ορίζεται στο 1 και η αρτιότητα στα 500τ.μ Το μεγαλύτερο ποσοστό του χώρου είναι ήδη καλυμμένο από τέτοιες δραστηριότητες (εξωαστικά κέντρα εμπορίου και αναψυχής, αποθήκες, ιατρικό κέντρο κλπ) όπως αναλύθηκε και στην ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης (χάρτης 1). Στα πλαίσια μιας ρεαλιστικής πρότασης, δεν προτείνεται η μεταφορά ή η αλλαγή χρήσης στις ήδη εγκατεστημένες δραστηριότητες τριτογενούς τομέα όπως π.χ. στο συγκρότημα του ΙΚΕΑ, του Mediterranean Cosmos, του ψυχαγωγικού πάρκου Magic Park, του γηπέδου του ΠΑΟΚ, της Σχολής Πολέμου, του Ιατρικού Διαβαλκανικού Κέντρου κ.α. Διατηρούνται οι υφιστάμενες μονάδες τριτογενούς τομέα και στα πλαίσια μιας λελογισμένης ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα, προτείνεται στην περιοχή η εγκατάσταση μερικών νέων δραστηριοτήτων, όπως εμφανίζονται στο χάρτη 4. Η κεντρική πλατεία προτείνεται να πλαισιώνεται από χρήσεις δημόσιας διοίκησης, πολιτισμού και αναψυχής. Πιο συγκεκριμένα, στην κεντρική πλατεία χωροθετείται το Δημαρχείο του νέου δήμου με πρόσωπο στην οδό Χάλκης και την οδό Λαέρτου. Δίπλα από αυτό, επί της οδού Χάλκης, προτείνεται η ανέγερση Όπερας, που θα έλκει κοινό από όλη τη μητροπολιτική περιοχή. Κάθετα στην όπερα χωροθετείται ένα aquarium. Το aquarium αυτό θα υπερπηδά τα όρια της περιοχής μελέτης και θα φτάνει ως το παραλιακό μέτωπο, ώστε να εξασφαλίζεται η

εγγύτητα στη θάλασσα. Το κτίριο του aquarium προτείνεται να περνά υπέργεια ή υπόγεια πάνω ή κάτω από τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής. Η καλύτερη λύση θα εξευρεθεί βάσει ειδικής Αρχιτεκτονικής Μελέτης. Η κεντρική πλατεία θα αποτελεί, έτσι, χώρο συναναστροφής και μετά την έξοδο από την Όπερα και το aquarium. Για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών σε στάθμευση, προτείνεται η κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης δύο ορόφων σε όλο το αγροτεμάχιο - που ορίζεται από τη Λεωφόρο Γεωργική Σχολής, την οδό Χάλκης και την οδό Λαέρτου-. Αυτός ο χώρος στάθμευσης θα εξυπηρετεί τόσο τις λειτουργίες του κέντρου της περιοχής μελέτης, όσο και τους επισκέπτες της Όπερας. Προτείνεται επίσης η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης 2 ορόφων κάτω από τη βόρεια πλατεία.

Σε άμεση επαφή με τη βόρεια πλατεία προτείνεται η δημιουργία συνεδριακού κέντρου. Η πρόσβαση σε αυτό θα εξασφαλίζεται από τον προτεινόμενο δρόμο, όπως έχει χαρακτηρίσει στους χάρτες 3 και 4. Το συνεδριακό κέντρο θα χαίρει εγγύτητας με το προτεινόμενο πάρκο και το άλσος αλλά και με ένα ξενοδοχείο. Το ξενοδοχείο προτείνεται να εγκατασταθεί στη σημερινή θέση του Ιππικού Ομίλου. Επειδή η περιοχή μελέτης είναι πολύ κοντά στο αεροδρόμιο, κρίθηκε απαραίτητη η δημιουργία Συνεδριακού Κέντρου, το οποίο θα μπορεί να φιλοξενεί και διεθνή συνέδρια. Το ξενοδοχείο δίπλα από το Συνεδριακό θα μπορεί να εξυπηρετεί τόσο τους επισκέπτες της περιοχής όσο και τους συνέδρους. Σε κοντινή απόσταση από το ξενοδοχείο προτείνεται να χωροθετηθεί και Εκθεσιακό Κέντρο, στο οικόπεδο που έχει πρόσβαση τόσο στην οδό Τρίτη όσο και στη Μαρίνου Αντύπα, απέναντι από το γήπεδο του ΠΑΟΚ. Στο κενό αγροτεμάχιο δίπλα από το ψυχαγωγικό πάρκο Magic Park, μεταξύ των οδών Αγίας Αναστασίας και Χάλκης προτείνεται να μετεγκατασταθεί η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας σε ιδιόκτητο κτίριο. Η Περιφέρεια στεγάζεται σήμερα σε ένα παλιό ακατάλληλο κτίριο, κάτω από τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής, όπως ειπώθηκε και στην ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.



Σχήμα 5.2: Το κτίριο στο οποίο στεγάζεται σήμερα η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

Προτείνεται η μετεγκατάσταση των συνεργείων και των βιοτεχνιών, που βρίσκονται σήμερα επί του άξονα της Νέας Εγνατίας, σε αγροτεμάχια στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης. Τους επιτρέπεται ωστόσο να διατηρούν χώρους έκθεσης των προϊόντων τους και γραφεία επί του άξονα αυτού, εντός του Επιχειρησιακού Πάρκου. Όσον αφορά στα δίκτυα υποδομής, προτείνεται η σύνδεση της περιοχής με τον κεντρικό αγωγό αποχέτευσης.

Σήμερα η περιοχή μελέτης συνδέεται με το ΠΣΘ με αστική συγκοινωνία, η οποία διέρχεται από τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής και τερματίζει είτε στο συγκρότημα του ΙΚΕΑ, είτε στο αεροδρόμιο. Το δυτικό δηλαδή μέρος της περιοχής μελέτης εξυπηρετείται ικανοποιητικά από αστική συγκοινωνία, όχι όμως και το ανατολικό. Προτείνεται λοιπόν η σύνδεση της περιοχής με το ΠΣΘ μέσω μιας νέας γραμμής ΜΕΤΡΟ. Η μελέτη που έχει εγκριθεί και αφορά στο μεγάλο έργο της κατασκευής ΜΕΤΡΟ ορίζει ως τερματικό σταθμό τη Νέα Ελβετία. Προτείνεται η επέκταση του δικτύου με μια νέα γραμμή που να συνδέει τη Νέα Ελβετία με το αεροδρόμιο. Προτείνεται να διέρχεται κάτω από τον αυτοκινητόδρομο της Νέας Εγνατίας και στο σημείο που συναντά τα όρια του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θέρμης να ακολουθεί καμπυλόγραμμη πορεία με κατεύθυνση προς το αεροδρόμιο. Ορίζονται 5 στάσεις για τη γραμμή αυτή που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης. Η πρώτη στάση προτείνεται στο ύψος της Αμερικάνικης Γεωργικής Σχολής. Θα εξυπηρετεί τόσο τη Σχολή, όσο και το Επιχειρησιακό Πάρκο. Η δεύτερη στάση προτείνεται στο ύψος του εξωαστικού κέντρου εμπορίου και αναψυχής Mediterranean Cosmos. Θα εξυπηρετεί τόσο τη νέα αυτή κεντρικότητα, όσο και το Κέντρο Διάδοσης Επιστημών & Μουσείο Τεχνολογίας, το ΕΚΕΤΑ, και τις Σχολές του ΑΠΘ που βρίσκονται λίγο πιο ανατολικά. Η τρίτη προτείνεται στο σημείο πριν την καμπύλη χάραξη, στα όρια δηλαδή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θέρμης. Έτσι θα εξυπηρετείται η κατοικημένη περιοχή της Θέρμης, το νοτιοανατολικό τμήμα του προτεινόμενου Επιχειρησιακού Πάρκου όσο και η προτεινόμενη ζώνη κατοικίας. Η τέταρτη στάση ορίζεται στο νοητό κέντρο της προτεινόμενης Αθλούπολης και η τελευταία στο αεροδρόμιο 'Μακεδονία'. Η πρώτη, δεύτερη, τέταρτη και πέμπτη στάση του ΜΕΤΡΟ βρίσκονται κοντά σε χώρους στάθμευσης. Έτσι, οι κάτοικοι και οι χρήστες της περιοχής μελέτης θα μπορούν να μεταβαίνουν στο σημείο της στάσης του ΜΕΤΡΟ με το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο, να σταθμεύουν στους προβλεπόμενους χώρους και να μεταβαίνουν στο κέντρο της Θεσσαλονίκης με ευκολία και ταχύτητα με το υπόγειο μέσο μεταφοράς. Με αυτόν τον

τρόπο εξασφαλίζεται γρήγορη και εύκολη σύνδεση της περιοχής μελέτης με το μητροπολιτικό κέντρο. Το όφελος είναι τριπλό: το μητροπολιτικό κέντρο θα ανακουφιστεί από τη μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων, το περιβάλλον θα απαλλαχθεί από επιβλαβείς ρύπους και τέλος οι κάτοικοι της Ανατολικής Περιαστικής Ζώνης θα εξυπηρετούνται χωρίς άσκοπες καθυστερήσεις. Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι οι κάτοικοι των ανατολικών περιοχών δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τα αστικά λεωφορεία και αναγκάζονται να μεταβαίνουν στο κέντρο τις περισσότερες φορές με το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Για την εξασφάλιση καλής σύνδεσης μεταξύ των επιμέρους τμημάτων της περιοχής μελέτης προτείνεται και χάραξη πεζοδρόμου και παράλληλου ποδηλατόδρομου (χάρτης4). Για την ανάδειξη του χειμάρρου, εκτός από ζώνη τη πρασίνου προτείνεται η χάραξη ποδηλατόδρομου και πεζόδρομου εκατέρωθεν και κατά μήκος της κοίτης. Στην υπόλοιπη περιοχή η χάραξη θα ακολουθεί την εξής διαδρομή: θα ξεκινά από το χείμαρρο, θα διέρχεται από την περιοχή κατοικίας, θα περνάει μπροστά από το πάρκο αναψυχής Magic Park, θα εισέρχεται στη βορειότερη περιοχή κατοικίας και θα χωρίζεται σε δύο γραμμές. Η πρώτη θα συνεχίζει διαμέσου της περιοχής κατοικίας, θα φτάνει στη βόρεια πλατεία και από εκεί στο παραλιακό μέτωπο. Η δεύτερη γραμμή θα περνά ανάμεσα από το Δημαρχείο και την Όπερα και θα καταλήγει πάλι στην παραλία. Από τη νότια περιοχή κατοικίας θα ακολουθεί το χείμαρρο και θα καταλήγει στις εκβολές του. Και οι τρεις απολήξεις του ποδηλατόδρομου και πεζόδρομου μπορούν να συνενωθούν με έναν παραλιακό πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο, όπως παραδείγματος χάρη προτείνεται από τις Μ.Πασχαλίδου και Θ.Τσιαρτσιώνη (2005). Επίσης, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατογέφυρας και παράλληλης πεζογέφυρας πάνω από το χείμαρρο που θα ενώνει τη νότια περιοχή κατοικίας με την Αθλούπολη. Έτσι, θα σχηματιστεί ένα κλειστό δίκτυο πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου που θα εξυπηρετεί όλη την περιοχή μελέτης και το παραλιακό μέτωπο.

Με την παραπάνω οργάνωση των υφιστάμενων χρήσεων γης και τη χωροθέτηση μερικών νέων χρήσεων η περιοχή θα απαγγιστρωθεί από την ταμπέλα της εμπορικής χρήσης, των εξωαστικών κέντρων εμπορίου και αναψυχής. Θα αποτελεί ένα σύγχρονο Δήμο που μπορεί να είναι αυτόνομος διοικητικά αλλά και αυτόνομος ως προς τις υπηρεσίες και το εμπόριο.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συζητήσεις που γίνονται είτε από πολιτικά πρόσωπα είτε από απλούς πολίτες σχετικά με την EXPO, προτείνεται εναλλακτικά η εκμετάλλευση του μεγάλου αγροκτήματος του ΑΠΘ για τη χωροθέτηση της Παγκόσμιας αυτής Έκθεσης. Μετά την αποτυχία να αναληφθεί η EXPO του 2008 από την πόλη της Θεσσαλονίκης, επικρατεί πυρετός συζητήσεων στην πόλη για την εκ νέου διεκδίκηση μιας μελλοντικής EXPO, αναγνωρίζοντας την αναπτυξιακή ώθηση που θα επιφέρει. Πολιτικά πρόσωπα (ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Ευάγγελος Βενιζέλος και ο Υπουργός Μακεδονίας-Θράκης Νίκος Τσιαρτσιώνης) προωθούν το ζήτημα, προκειμένου η Θεσσαλονίκη να αναλάβει είτε τη διοργάνωση της EXPO του 2012, είτε τη συνδιοργάνωση μαζί με τη Σμύρνη της EXPO του 2015. Στα πλαίσια προώθησης των διαδικασιών συνδιοργάνωσης θα πρέπει να κατατεθεί πρόταση ώστε να τροποποιηθεί και το καταστατικό. Σημαντικότερος στόχος θεωρείται η διεκδίκηση της EXPO του 2012, αφού η διοργάνωση της θα συμπίσει με τον εορτασμό των 100 χρόνων από την απελευθέρωση της πόλης. Το ζήτημα παραμένει στάσιμο μέχρι η κυβέρνηση να ανακοινώσει τις αποφάσεις της. (www.agelioforos.gr/agelioforos.gr/archive/article.asp, www.kavalanet.gr/enimerosi/news_static, www.imerisia.gr/article.asp)

Παράλληλα με τις συζητήσεις για τη διεκδίκηση της Έκθεσης, αναζητάται ο τόπος εγκατάστασής της. Ο προτεινόμενος χώρος είναι στη Σίνδο στην περιοχή Λαχανόκηποι. Η περιοχή μελέτης όμως αποτελεί καταλληλότερο χώρο εγκατάστασης της έκθεσης, αφού βρίσκεται πολύ κοντά στο αεροδρόμιο και επιπλέον περιβάλλεται από φυσικό περιβάλλον (θάλασσα, χείμαρρος, άλση). Για την κάλυψη των κτιριακών αναγκών της EXPO απαιτείται η εύρεση μεγάλου τμήματος γης. Έτσι, προτείνεται η χρησιμοποίηση του χώρου του σημερινού αγροκτήματος του ΑΠΘ. Επειδή, ο χώρος του αγροκτήματος δεν αρκεί, προτείνεται η δέσμευση και του χώρου νοτιοδυτικά του αγροκτήματος, προς το παραλιακό μέτωπο, όπως φαίνεται στο χάρτη 5. Η συνολική επιφάνεια της έκτασης αυτής είναι περίπου 2400 στρέμματα. Η επάρκεια της έκτασης αυτής, η εγγύτητα στη θάλασσα και στο χείμαρρο, σε συνδυασμό με την εγγύτητα στο αεροδρόμιο καθιστούν την τοποθεσία αυτή την καταλληλότερη εκ των εναλλακτικών για την εγκατάσταση της EXPO. Καθίσταται σαφές πως μια δραστηριότητα διεθνούς εμβέλειας σαν αυτήν θα δώσει τεράστια ώθηση στην αναπτυξιακή πορεία της περιοχής μελέτης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Για την καλύτερη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, προτείνεται η διάνοιξη της κοίτης του χείμαρρου που βρίσκεται στο όριο του αεροδρομίου, η διαμόρφωση των όχθων του σε ζώνη πρασίνου σε όλο το μήκος του

και η χάραξη, βάσει Πολεοδομικής Μελέτης, ποδηλατόδρομου και πεζόδρομου που θα συνδέεται τόσο με την περιοχή μελέτης όσο και με το παραλιακό μέτωπο (χάρτης 5). Η EXPO θα εξυπηρετείται και από τις δύο στάσεις του ΜΕΤΡΟ, όπως έχουν προταθεί. Για καλύτερη δικτύωση, προτείνεται ο ποδηλατόδρομος και ο πεζόδρομος να φθάνουν μέχρι τις δύο αυτές στάσεις.

Μετά τη διοργάνωση της EXPO ο χώρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μετεγκατάσταση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης HELEXPO. Άλλωστε το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος και συγκεκριμένα το Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας έχει επανειλημμένως υποστηρίξει ότι η Έκθεση πρέπει να μετεγκατασταθεί σε χώρο εκτός του κέντρου της Θεσσαλονίκης και έχει προτείνει την περιοχή των Λαχανόκηπων. Οι γνώμες δίστανται καθώς ο Πρόεδρος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (Δημήτρης Μπακατσέλος) θέλει την έκθεση στο κέντρο της πόλης και οι περισσότεροι φορείς αντιμετωπίζουν θετικά την πρόταση για ανάπτυξη του υπάρχοντος χώρου, με τη δημιουργία ξενοδοχείου 300 κλινών, ενός εκθεσιακού κέντρου και τη δέσμευση χώρου για πράσινο. (Τεχνογράφημα, 1/2/2006)

Ωστόσο, η μετεγκατάσταση σε ένα μεγαλύτερο χώρο, όπως αυτός που προτείνουμε, θέτει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη δημιουργία όλων των ανωτέρω, τη χρησιμοποίηση του χώρου για φεστιβάλ (πχ το Φεστιβάλ Κινηματογράφου) αλλά κυρίως παρέχει τα εχέγγυα για τη διεξαγωγή των ετήσιων Εκθέσεων σε άνετους χώρους, κοντά σε φυσικό περιβάλλον, κοντά στο αεροδρόμιο, μακριά από το πολύβουο αστικό κέντρο και με άπλετο χώρο στάθμευσης, που μπορεί να προβλεφθεί εντός του προτεινόμενου χώρου. Προτείνεται ο σχεδιασμός του χώρου των 2400 στρεμμάτων με τρόπο που αντιστέκεται στην 'τσιμεντοποίηση'. Έτσι, εκτός από τα απαραίτητα 'περίπτερα' και γραφεία, προτείνεται η δέσμευση κάποιας έκτασης για πράσινο, πάρκα, παιδικές χαρές, πλατείες, χώρους συνεστίασης και χώρους για τη διοργάνωση ανοιχτών φεστιβάλ κατά τους θερινούς μήνες. Όσο για τον υφιστάμενο χώρο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, ο οποίος έχει έκταση 180 στρέμματα, προτείνεται η δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου, που θα δώσει μια 'ανάσα' στην πυκνή δόμηση του κέντρου και θα αποτελέσει θέλγητρο και τοπόσημο σε συνδυασμό με την εγγύτητα και την οπτική επαφή με το Λευκό Πύργο.

5.3 Παρουσίαση εναλλακτικού σεναρίου

Ως εναλλακτικό σενάριο παρουσιάζεται αυτό της μηδενικής παρέμβασης. Στο σενάριο αυτό δεν προτείνονται ρυθμίσεις και περιορισμοί. Αν στο εγγύς μέλλον αυξηθεί η ζήτηση της γης με σκοπό την εγκατάσταση νέων κατοικιών στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, τότε ο πληθυσμός της θα αυξηθεί. Η αύξηση του πληθυσμού και του αριθμού των κατοικιών θα αποτελέσει πόλο έλξης κεντρικών λειτουργιών και υπηρεσιών στην περιοχή. Σε αυτήν την περίπτωση η έκταση που θα καταλαμβάνει ο τριτογενής τομέας θα αυξηθεί και η περιοχή μελέτης θα κινδυνεύσει να κατακλειστεί ασφυκτικά από εμπόριο, υπηρεσίες, πολυκέντρα κλπ. Η εξάπλωση του τριτογενούς τομέα θα είναι πιο άμεση και πιο γρήγορη και έτσι η περιοχή θα υστερεί και πάλι σε επιφάνεια δεσμευμένη από κατοικίες.

Υπάρχουν ωστόσο και δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, οι οποίες δε σχετίζονται με την αυξομείωση του πληθυσμού. Οι δραστηριότητες αυτές χωροθετούνται συνηθέστερα στον περιαστικό χώρο, δηλαδή στην περιοχή την οποία μελετάμε, και επιλέγουν θέσεις που εξασφαλίζουν εγγύτητα στα δίκτυα συνεργασιών τους ή στα πεδία δραστηριοτήτων τους. Τέτοιου είδους δραστηριότητες είναι τα εξωαστικά πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής και, όπως αναφέρει ο Καυκαλάς (1999, 65-67), οι αποθήκες, οι αντιπροσωπείες, οι ασφάλειες, οι μεταφορές και οι υπηρεσίες προς άλλες υπηρεσίες. Αυτές λοιπόν οι δραστηριότητες είναι ευκολότερο να κατακλύσουν την περιοχή μελέτης και να καλύψουν την αδόμητη γη με νέες υπηρεσίες. Και σε αυτή την περίπτωση η περιοχή μελέτης θα υποφέρει από τη διόγκωση του τριτογενούς τομέα, ενώ κατά τις νυκτερινές ώρες θα αποτελεί μια περιοχή – φάντασμα. Θα χάνει όλη τη ζωντάνια της και είναι πιθανό να αποτελεί πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη εγκληματικότητας.

Και οι δύο περιπτώσεις που εξετάστηκαν καταλήγουν στο ίδιο συμπέρασμα: στην περαιτέρω διάχυση του τριτογενούς και στην κάλυψη μεγαλύτερου ποσοστού γης του περιαστικού χώρου. Στην ανατολική περιαστική ζώνη οι χρήσεις και η ανοικοδόμηση θα εκδηλώνονται ανεξέλεγκτα, αφού δεν υπάρχει σχεδιασμός και περιορισμοί. Έτσι η κατάσταση θα φτάσει σε μία μη αναστρέψιμη κατάσταση: δε θα υπάρχει τρόπος παρέμβασης.

Μαζί με την εξάπλωση των καταστημάτων, των εξωαστικών χώρων αναψυχής και πολιτισμού, των βιοτεχνιών και των αποθηκευτικών χώρων, θα διογκωθεί το πρόβλημα περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Θα καταναλωθούν αδηφάγα μεγάλα τμήματα γης, θα υποβαθμιστεί το φυσικό περιβάλλον και ίσως υποβαθμιστεί και το θαλάσσιο μέτωπο μιας και η περιοχή μελέτης βρίσκεται πολύ κοντά στο Θερμαϊκό κόλπο. Υπ' αυτή την προοπτική εξέλιξης των πραγμάτων, η περιοχή μελέτης θα στερηθεί της ανάπτυξης και της προβολής και θα αποκτήσει μία μάλλον δυσάρεστη φυσιογνωμία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Συμπεράσματα

Επίλογος

6.1. Συμπεράσματα

Εξαιτίας της έλλειψης ελεύθερων και μεγάλων σε έκταση οικοπέδων στις κεντρικές περιοχές για την εγκατάσταση δραστηριοτήτων, παρατηρήθηκε μια στροφή του επενδυτικού ενδιαφέροντος προς τον περιαστικό χώρο, από το 1980 και μετά με εντεινόμενους ρυθμούς. Οι περιαστικές ζώνες χρησιμοποιούνται σήμερα πιο εντατικά. Υποδέχονται κεντρικές λειτουργίες, όπως εμπόριο, αναψυχή και πολιτισμό. Έτσι, προέκυψε μια διάχυτη αστικότητα που διέρρηξε τα σαφή όρια της πόλης και αναπτύχθηκε σχεδόν τυχαία στην περιφέρεια της πόλης. Αναπτύχθηκαν σταδιακά νέου τύπου πόλεις με μικτά χαρακτηριστικά, οι διάχυτες πόλεις. Η απρογραμματίστη εξάπλωση δραστηριοτήτων και η ασχεδιάστη εγκατάσταση τους στον περιαστικό χώρο επέφερε μία εικόνα σύγχυσης, ενός μικτού απροσδιόριστου τοπίου.

Στην Ελλάδα η διάχυτη πόλη προέκυψε μέσα από μία συγκεκριμένη διαδικασία. Αρχικά δημιουργήθηκαν οι μεγάλοι οδικοί άξονες. Οι επενδυτές επωφελήθηκαν των μεγάλων κενών χώρων της περιαστικής ζώνης και ανέγειραν τεράστιες εγκαταστάσεις κυρίως τριτογενούς τομέα και κάποιες βιομηχανικές μονάδες. Η περιοχή μελέτης ακολούθησε την ίδια πορεία. Η εγκατάσταση μεταποίησης, αρχικά, και υπηρεσιών στη συνέχεια, αποτέλεσε ένα είδος ‘ξεσπάσματος’. Σαν να δινόταν η ευκαιρία να εκδηλωθεί μια ανομολόγητη θέληση για επέκταση δραστηριοτήτων στην περιαστική ζώνη. Σαν η θέληση αυτή να έμενε για χρόνια απωθημένη. Με αυτό τον τρόπο θα μπορούσε κανείς να περιγράψει παραστατικά τη ραγδαία εξάπλωση επιχειρήσεων, εταιριών, εκθεσιακών χώρων και υπηρεσιών στην Ανατολική Περιαστική Ζώνη της Θεσσαλονίκης. Μέσα σε διάστημα μόλις 15 ετών, η ζώνη αυτή προσέλκυσε τόσες δραστηριότητες που να τίθεται ζήτημα αλόγιστης και αδηφάγας κατανάλωσης της περιαστικής γης.

Στην Ανατολική Περιαστική Ζώνη της Θεσσαλονίκης κατασκευάστηκαν εξωαστικά κέντρα εμπορίου και αναψυχής που καλύπτουν μεγάλες επιφάνειες. Τέτοια πολυκέντρα είναι το IKEA, το ‘Μακεδονία’, το Apolloneia Politeia, το FLORIDA και το πιο πρόσφατο Mediterranean Cosmos. Τα κέντρα αυτά αποτελούν τις νέες κεντρικότητες της περιαστικής αυτής ζώνης και τις μοναδικές κεντρικότητες. Στη διάχυτη πόλη τα εξωαστικά αυτά κέντρα έχουν αποκτήσει πολιτιστικό και κοινωνικό ρόλο: βιώνονται ως χώροι συνάθροισης μέσα στο διάχυτο ιστό, ως τόποι συνεύρεσης ατόμων και ομάδων. Δεν υπάρχουν φορείς που να αναλαμβάνουν το πολιτιστικό σχεδιασμό για τις διάχυτες περιοχές. Ο πολιτισμός και η κοινωνική συναναστροφή έχει συσχετιστεί με την

κατανάλωση στη διάχυτη πόλη. Έχει νοθευτεί η έννοια του δημόσιου χώρου ή συχνά δεν υπάρχει καν δημόσιος χώρος συνάθροισης, όπως συμβαίνει και στην περιοχή μελέτης.

Δεν πρέπει να αφηθεί η πολιτιστική ζωή μόνο σε ότι ορίζουν οι πολυκινηματογράφοι των διάχυτων περιοχών, μιας και καλύπτουν μόνο ένα τομέα του πολιτισμού. Απαιτείται σήμερα ο επαναπροσδιορισμός της αξίας και της μορφολογίας του δημόσιου χώρου ως χώρο αναψυχής, κοινωνικής επαφής, παιχνιδιού κλπ. Επιπλέον απαιτείται ο επαναπροσδιορισμός της κατοικίας στον περιαστικό χώρο, ώστε να συσχετίζεται με το σύγχρονο τρόπο ζωής και με τα σύγχρονα εμπορικά και επιχειρηματικά αναπτύγματα. Τέλος, κρίνεται αναγκαία η αναθέωση του περιαστικού χώρου, αφού δε θα πρέπει «να ταυτίζεται ο ελεύθερος χώρος με την κατανάλωση αλλά με την άθληση, την αναψυχή και τη φύση». (Γ. Αίσιωπος, 2004:83)

Η διάχυτη πόλη γενικά και η περιοχή μελέτης ειδικότερα, πίσω από τα εντυπωσιακά εξωαστικά κέντρα και τις μεγάλες κτιριακές αναπτύξεις, κρύβει πληθώρα μειονεκτημάτων. Η παρούσα διπλωματική κάνει μία πρόταση για να θέσει τη διάχυση εντός νέου πολεοδομικού πλαισίου και ρυθμίσεων. Στοχεύει στην ανασχεση της αλόγιστης επέκτασης των τριτογενών δραστηριοτήτων στην Ανατολική Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης και στην εξασφάλιση της γενικότερης ανάπτυξης της περιοχής, με τρόπο που να σέβεται τους φυσικούς πόρους (έδαφος, θάλασσα, χείμαρρο) και να ενισχύει τις δυνατότητες της περιοχής. Προτείνει πολεοδομικές ρυθμίσεις που θα εντάξουν την περιοχή στο σχέδιο και θα αποτρέψουν την κάλυψη ολόκληρης της ανατολικής περιαστικής γης από τριτογενή τομέα. Η πρόταση των πολεοδομικών αυτών ρυθμίσεων αποτελεί μία προσπάθεια ‘ανάστροφου σχεδιασμού’, όπως θα μπορούσε κανείς να αποκαλέσει την εκ των υστέρων προσπάθεια σχεδιασμού μιας διάχυτης περιοχής που ήδη έχει δομηθεί κατά μεγάλο ποσοστό και μάλιστα με τον πιο αυθαίρετο, διφορούμενο και χαοτικό τρόπο.

Ο προβληματισμός που τίθεται μετά από τη μελέτη του φαινομένου της διάχυτης πόλης είναι με ποιο τρόπο μπορεί ένας μελετητής ή ένας Πολεοδόμος να ανατρέψει το μαρμασμό του αστικού κέντρου. Άλλωστε αποδεικνύεται ότι η διάχυτη πόλη βυθίζει τις δραστηριότητες του κέντρου σε παρακμή (J.Zhu, 2001), γεγονός που τροφοδοτεί εκ νέου την περιαστική ανάπτυξη. Με την παρακμή του κέντρου, αποδυναμώνεται το

λιανικό εμπόριο, η συγκέντρωση υπηρεσιών και εργασίας, καθώς επίσης και η κίνηση των πεζών και των μεταφορών. Οι προσπάθειες για την αναβίωση του κέντρου είναι πλέον λίγες καθώς η διάχυση εδραιώνεται με ταχύτατους ρυθμούς. Η ανάγκη του κέντρου γίνεται πια περιστασιακή, αφού σε κοντινές αποστάσεις υπάρχει επάρκεια θέσεων εργασίας, λιανική αγορά και υπηρεσίες. Η επανακεντροποίηση των διάχυτων μητροπολιτικών περιοχών θεωρείται από κάποιους μελετητές απίθανη να συμβεί, όπως στην περίπτωση του Kitchener. Στο μέλλον, στις μεταβιομηχανικές πόλεις και το δικτυωμένο αστικό χώρο, αναμένεται να ισχύει σε πιο έντονο βαθμό το φαινόμενο ότι 'όταν δημιουργείται μια νέα κεντρικότητα, είναι πιθανό η διπλανή να μαραζώσει' ('splintering urbanism'). (St.Graham και S.Marvin, 2001)

Ο όρος 'splintering urbanism' αναφέρεται στην τμηματοποίηση ή τον θριμματισμό της αστικότητας· στη διαίρεση της πόλης σε μικρά τμήματα. Ο προβληματισμός που θέτει το 'splintering urbanism' δεν περιορίζεται μόνο στο μαρασμό του κέντρου ή της διπλανής δραστηριότητας, αλλά και στον αποκλεισμό κάποιων ατόμων από κάποιες δραστηριότητες. Οι St.Graham και S.Marvin, (2001) έχουν την άποψη ότι οι πόλεις σήμερα έχουν μετατραπεί σε δίκτυα. Αποτελούν περισσότερο σύνολο ροών, παρά τόπων. Αναλύουν ότι παλιότερα τα τεχνολογικά επιτεύγματα και οι υποδομές ήταν η δίοδος που ενοποιούσε την πόλη, που συνέδεε διαφορετικά άτομα και διαφορετικούς τόπους. Σήμερα που η πόλη διαχέεται και τμηματοποιείται, η τεχνολογία χρησιμοποιείται μόνο από όσους έχουν πρόσβαση σε αυτήν και μόνο από αυτούς που έχουν την οικονομική δυνατότητα να αποκτήσουν τα τεχνολογικά μέσα. Έτσι, οι συσκευές και οι υποδομές, οι οποίες χρησιμοποιούνται σήμερα ολοένα και περισσότερο, διαχωρίζουν τους τόπους και τα άτομα. Τους μη δικτυωμένους τους εγκαταλείπουν περιορισμένους στα οικοδομικά τους τετράγωνα, σε ένα γεωγραφικό μικρόκοσμο, τους περιθωριοποιούν (St.Graham και S.Guy, 2002). Ο διαχωρισμός αυτός των ατόμων και των τόπων είναι ένα μεγάλο ζήτημα της κοινωνίας σήμερα.

Ένας ακόμα προβληματισμός που τίθεται, είναι η βιωσιμότητα των επικέντρων του περιαστικού χώρου. Τα εξωαστικά πολυκέντρα αποτελούν πόλο έλξης επισκεπτών κυρίως, όταν είναι καινούρια. Όταν όμως το θέλγητρο του καινούριου υποχωρεί, η βιωσιμότητα των πολυκέντρων τίθεται υπό αμφισβήτηση. Την προσοχή τραβά πάντα το νέο. Η ειρωνία είναι ότι μπορεί ένα νέο και εντυπωσιακό εξωαστικό πολυκέντρο να δημιουργηθεί ακριβώς δίπλα από ένα ήδη υπάρχον: το υπάρχον θα παρακμάσει και το

νέο ακολουθώντας τον ίδιο κύκλο ζωής μπορεί να παραγκωνιστεί όταν ένα ακόμη πιο καινούριο πολυκέντρο έρθει στο οικονομικό και κοινωνικό προσκήνιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της αμφίβολης βιωσιμότητας είναι τα Village Centers στην περιοχή IKEA. Όταν άνοιξαν το 1997, αποτέλεσαν τον πρώτο πολυκινηματογράφο της Θεσσαλονίκης. Προσέλκυσαν εκατοντάδες επισκέπτες και αποτέλεσαν τοπόσημο της περιοχής. Σήμερα, μετά τη δημιουργία των νέων Village Centers στο Mediterranean Cosmos, η επιβίωση των παλιών είναι σχεδόν χαμένη υπόθεση. Μετά από επιβεβαίωση της πληροφορίας από την ίδια την επιχείρηση, τα Village του IKEA προτίθεται στο άμεσο μέλλον να κλείσουν.

6.2 Επίλογος

Έχοντας κάποιος μελετήσει το φαινόμενο της διάχυτης πόλης, του γεννώνται ερωτήματα. Η διάχυτη πόλη δεν είναι ούτε εξαρτημένη, ούτε αυτόνομη. Τότε τι είναι; Τι νοείται φυσικό περιβάλλον στη διάχυτη πόλη; Τα αδόμητα αγροτεμάχια; Πώς είναι να ζει κανείς εκεί; Ποιος άρχει στη διάχυτη πόλη; Τι ταυτότητα μπορεί να αποδώσει κανείς στη διάχυτη πόλη; Την ταυτότητα της μη ταυτότητας; Με ποιον τρόπο μπορεί κανείς να την περιγράψει σε κάποιον που δεν την έχει δει; Μέχρι ποιο σημείο μπορεί να διαχυθεί μία πόλη; Μέχρι το σημείο που θα έχει καλύψει κάθε σπιθαμή γης του περιαστικού χώρου; Τότε θα συνεχίσουμε να μιλάμε για διάχυτη πόλη ή η διάχυτη πόλη θα μετατραπεί σε μία συμπαγή, απλά μεγαλύτερη πόλη; Ή μήπως η διάχυτη πόλη στο μέλλον θα επηρεάσει και το αστικό κέντρο και έτσι όλη η μητροπολιτική περιοχή θα αποτελέσει μια πιο ρευστή αστικότητα με εύπλαστο αστικό περιβάλλον; Μήπως η διάχυτη πόλη είναι ο προπομπός μιας αφηρημένης έννοιας της πόλης, όπου τίποτα δε συμβαίνει εξειδικευμένα στο χώρο, τη γειτονιά ή το περιβάλλον; Μήπως η διάχυτη πόλη είναι η πρόωπη κατάσταση μιας Γενικής Πόλης, όπως την περιγράφει με γλαφυρότητα ο Rem Koolhaas (2001):

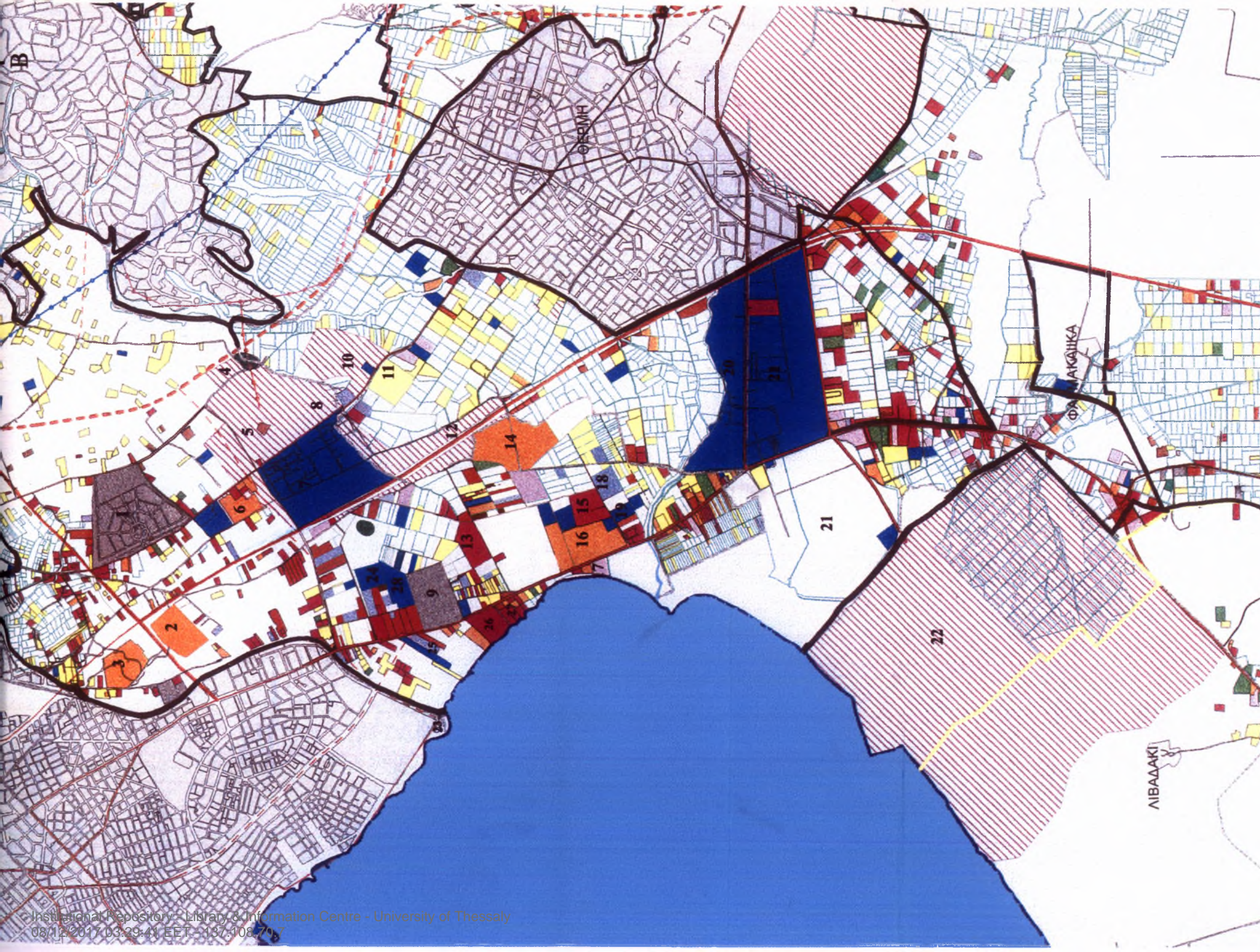
«Όσο ισχυρότερη είναι η ταυτότητα, τόσο περισσότερο φυλακίζει, τόσο περισσότερο αντιστέκεται στην επέκταση.[...] Η ταυτότητα επιμένει σε μια ουσία.[...] Ποια είναι τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η ταυτότητα και, αντίστροφα, ποια είναι τα πλεονεκτήματα της κενότητας; Τι θα γινόταν αν αυτή η φαινομενικά τυχαία -και, συνήθως, θλιβερή- ομοιογενοποίηση ήταν μια σκόπιμη διαδικασία, μια συνειδητή κίνηση από τη διαφορά στην ομοιότητα; Και αν είμαστε μάρτυρες ενός παγκόσμιου απελευθερωτικού κινήματος με σύνθημα: «κάτω ο χαρακτήρας!» Τι μένει μετά την

απογύμνωση της ταυτότητας; Το Γενικό; [...] Η Γενική Πόλη είναι η πόλη που έχει απελευθερωθεί από την αιχμαλωσία του κέντρου, από το ζουρλομανδύα της ταυτότητας. [...] Η Γενική Πόλη ιδρύεται πάντα από ανθρώπους εν κινήσει έτοιμους να προχωρήσουν. Αυτό εξηγεί το ανυπόσταστο των θεμελίων της [...] Έχει εύκολους αριθμούς τηλεφώνων [...] είναι αποχαυνωμένη, [...] Η μεγάλη πρωτοτυπία της Γενικής Πόλης είναι είναι απλά ότι εγκαταλείπει αυτό που δε λειτουργεί. [...] Ο δρόμος είναι νεκρός. [...] Η κατοικία δεν αποτελεί πρόβλημα. Είτε έχει λυθεί τελείως είτε έχει αφεθεί συνολικά στην τύχη [...] Σε κάθε περίπτωση η κατοικία αποδεικνύεται εντυπωσιακά προσαρμόσιμη. [...] Όλες οι Γενικές Πόλεις προέρχονται από την *tabula rasa*. Αν δεν υπήρχε κάτι, τώρα εκείνες βρίσκονται εκεί. Αν υπήρχε κάτι, το έχουν αντικαταστήσει [...] Η Γενική Πόλη είναι η αποθέωση της έννοιας των πολλαπλών επιλογών. [...] Ο καλύτερος ορισμός της αισθητικής της Γενικής Πόλης είναι το “το ελεύθερο στυλ” [...] Υπάρχει οριζοντιότητα στη Γενική Πόλη. [...] Η Γενική Πόλη είναι η πόλη χωρίς ιστορία. Είναι αρκετά μεγάλη για όλους. Είναι εύκολη. Δε χρειάζεται συντήρηση [...] Η οριστική απομάκρυνση από την ύπαιθρο, από τη γεωργία προς την πόλη δεν είναι μια κίνηση προς την πόλη όπως την ξέραμε: είναι μία κίνηση προς τη Γενική πόλη, την πόλη την τόσο διάχυτη, που έχει έρθει αυτή στην εξοχή [...] Η Γενική Πόλη είναι ότι απέμεινε αφότου μεγάλα τμήματα της αστικής ζωής πέρασαν στον κυβερνοχώρο [...] Η γαλήνη της Γενικής Πόλης επιτυγχάνεται με την εκκένωση του δημόσιου χώρου. Το αστικό επίπεδο εξυπηρετεί πια μόνο την αναγκαία κίνηση, ουσιαστικά το αυτοκίνητο. [...] Ο σχεδιασμός στοχεύει στην εξυπηρέτηση των αυτοκινήτων [...] Η Γενική Πόλη είναι *fractal*, μια ατελείωτη επανάληψη του ίδιου απλού δομικού εμβάτη [...] Τα γήπεδα του γκολφ είναι ό,τι έχει απομείνει από την ετερότητα [...] Το κύριο θέλημα της είναι η απουσία κοινωνικών αξιών [...] Η Γενική Πόλη παρουσιάζεται ως τον οριστικό θάνατο του σχεδιασμού. Χαλαρώνει κάθε δομή που συνέκωνε οτιδήποτε στο παρελθόν. [...] Η Γενική Πόλη έχει κάποια σχέση με λιγότερο ή περισσότερο αυταρχικό καθεστώς -τοπικό ή εθνικό. Συνήθως οι κολλητοί του ηγέτη-όποιος κι αν είναι αυτός- αποφασίζουν να ανοικοδομήσουν την περιφέρεια ή ακόμη να ξεκινήσουν μια πόλη στη μέση του πουθενά» Rem Koolhaas, (2001)

Το φαινόμενο της διάχυτης πόλης είναι ακόμα εν εξελίξει. Ίσως να είναι ο προπομπός μιας γενικής αφηρημένης πόλης. Τα ερωτήματα που τέθηκαν ίσως απαντηθούν στο μέλλον, όταν το φαινόμενο της διάχυτης πόλης θα έχει αναλυθεί αρκετά από μελετητές και πολεοδόμους. Άλλωστε πρόκειται για ένα φαινόμενο που ξεδιπλώνεται στον 21^ο αιώνα και είναι ακόμα η αρχή του αιώνα για να το κρίνει κανείς ολοκληρωμένα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Χάρτες



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- | | |
|--|--|
| 1 Νεκροταφεία | 15 Βιομηχανία Siemens |
| 2 Εξωαστικό Κέντρο Εμπορίου & αναψυχής “Μακεδονία” | 16 Εξωαστικό κέντρο εμπορίου & αναψυχής ΙΚΕΑ |
| 3 Εμπορικό Κέντρο ΜΑΚΡΟ | 17 Εξωαστικά κέντρα FLORIDA & Apollonia Politeia |
| 4 C.E.DE.FO.P | 18 Ξενοδοχείο Kempinski Hotel Nikopolis |
| 5 Πάρκο Υψηλής Τεχνολογίας (Τεχνόπολη) | 19 Ιατρικό Διαβαλκανικό Κέντρο |
| 6 Εμπορικό Κέντρο ΠΡΑΚΤΙΚΕΡ | 20 Κατοικίες Αξιοματικών Πολεμικής Αεροπορίας |
| 7 Αμερικάνικη Γεωργική Σχολή | 21 Ελληνική Γεωργική Σχολή - Αγρόκτημα ΑΠΘ |
| 8 Ε.Κ.Ε.Τ.Α. | 22 Αεροδρόμιο “Μακεδονία” |
| 9 Σχολή Πολέμου | 23 Σχολή Δικαστών |
| 10 Σχολή Καλών Τεχνών & Τ.Ε.Φ.Α.Α. του Α.Π.Θ. | 24 Γήπεδο ΠΑΟΚ |
| 11 Οικισμός Λήδα - Μαρία | 25 Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας |
| 12 Κέντρο Διάδοσης Επιστημών & Μουσείο Τεχνολογίας | 26 Εργοστάσιο ΒΙΑΜΥΛ |
| 13 Βιομηχανία Filkeram-Johnson | 27 Ναυπηγεία |
| 14 Εξωαστικό κέντρο εμπορίου-αναψυχής Mediterranean Cosmos | 28 Ιατρικός Όμιλος |

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ
	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
	ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
	ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΑ
	ΚΑΤΟΙΚΙΑ
	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ
	ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ
	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ
	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ
	ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
	ΔΑΣΗ
	ΑΠΟΘΗΚΕΣ
	ΘΑΛΑΣΣΑ-ΧΕΙΜΑΡΡΟΣ
	ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ - ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ

ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ

ΟΙΚΙΣΜΟΙ

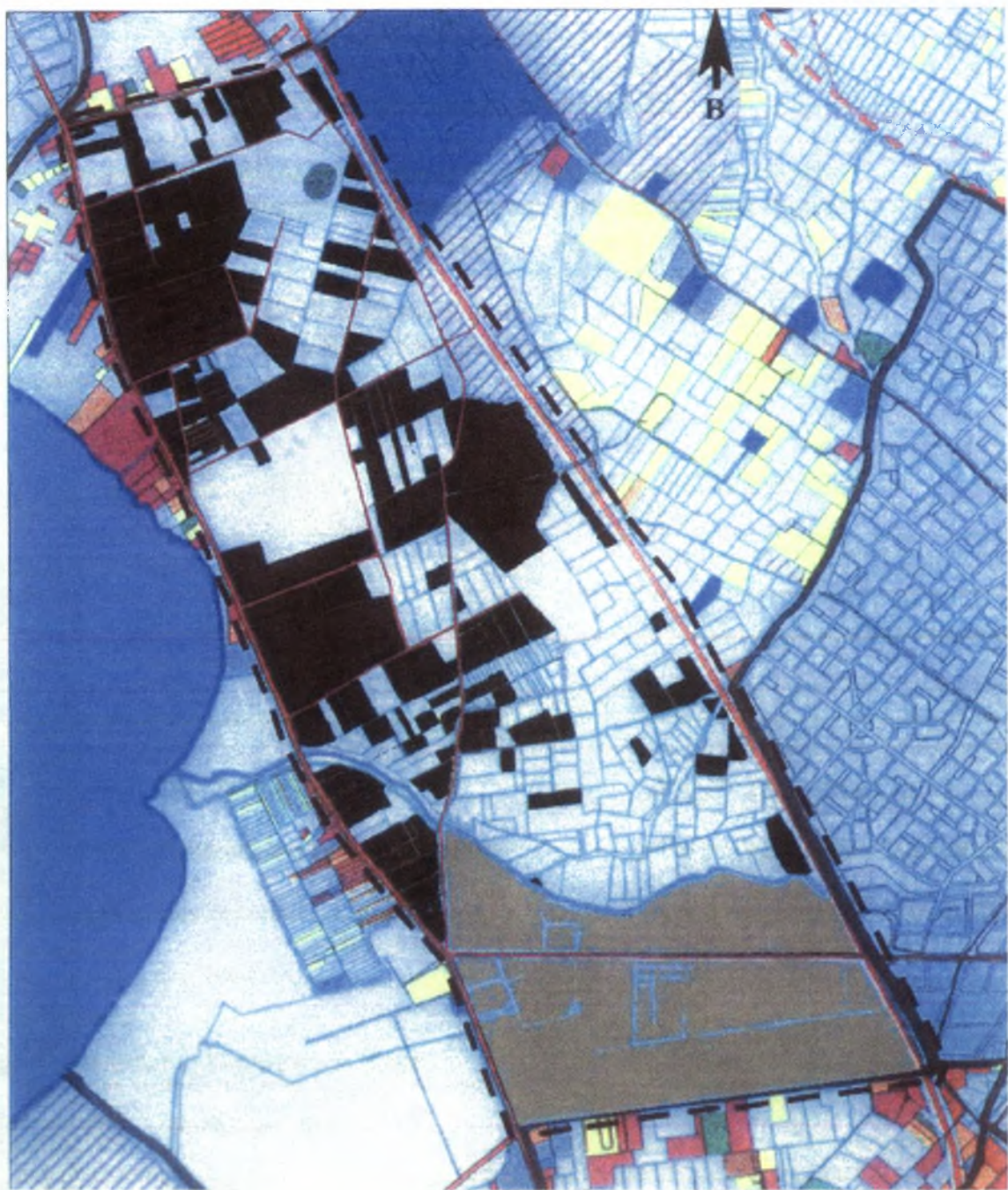
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ








	Νέα Εγνατία
	Κύριο Οδικό Δίκτυο
	Κύριο μη ασφαλτοστρωμένο
	Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
	Δευτερεύον μη ασφαλτοστρωμένο
	Προτεινόμενη (ΟΡΘ) ελεύθερη οδός

ΔΙΚΤΥΟ ΔΕΗ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΣΗΣ

	Προς Μετατροπή
	Υπάρχον

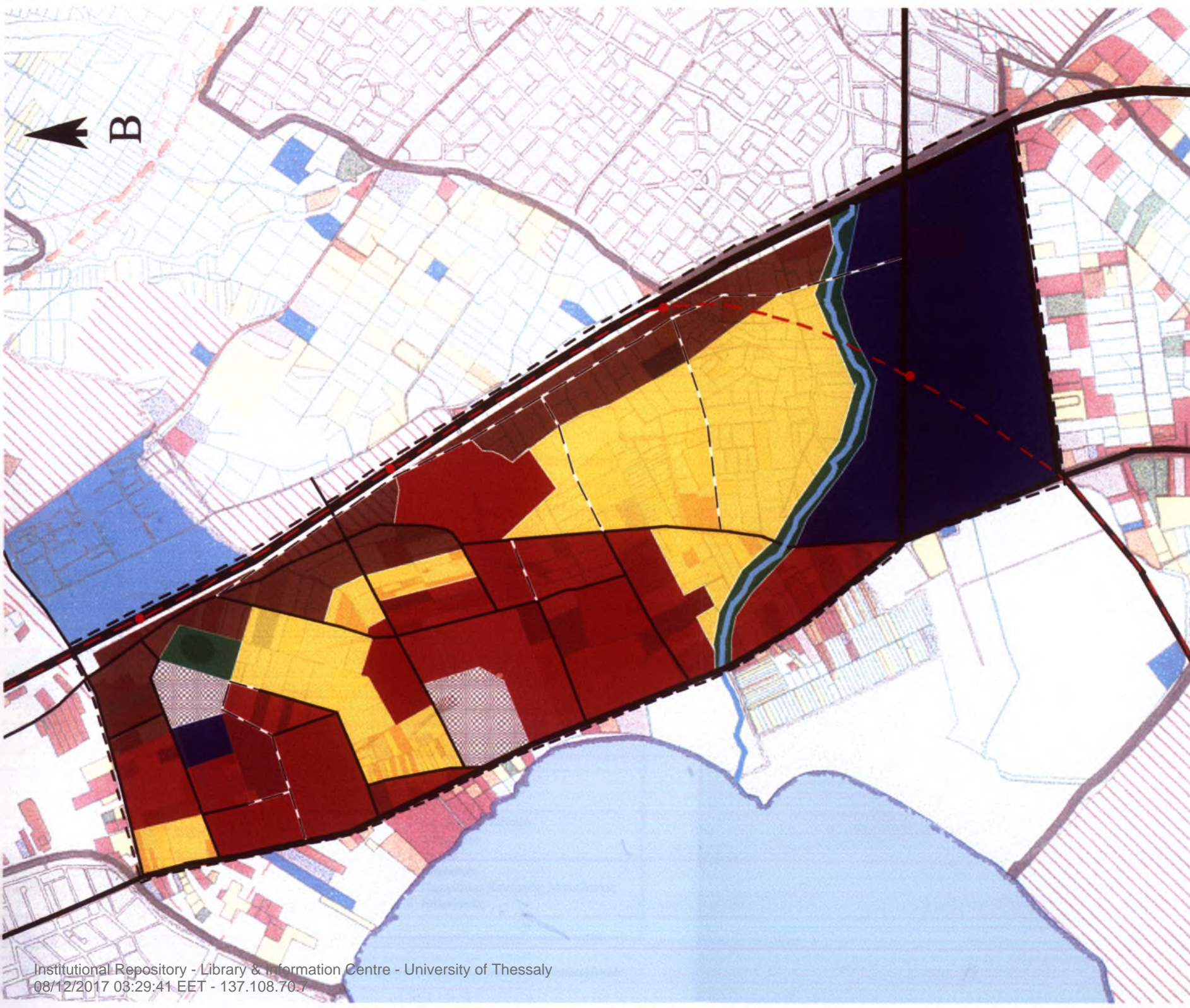
ΑΝΑΔΑΣΩΤΕΑ



- | | |
|--|--|
|  Αδόμητα Αγροτεμάχια |  Αγροτεμάχια |
|  Δομημένα Αγροτεμάχια |  Βασικό οδικό δίκτυο |
|  Δομημένο χαμηλής πυκνότητας |  Όρια περιοχής μελέτης |
|  Θάλασσα- Χείμαρρος | |

Χάρτης 2: Χάρτης σύγκρισης των δομημένων έναντι των αδόμητων αγροτεμαχίων της περιοχής μελέτης

Πηγή: ίδια επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧ/ΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: “Το Φαινόμενο της
Διάχυτης Πόλης : Η Περίπτωση της Ανατολικής Περιastικής
Ζώνης Θεσσαλονίκης

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Κυριακοπούλου Δήμητρα-Φωτεινή
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: Γοσποδίνη Άσπα

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:15000

ΧΑΡΤΗΣ 3: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΓΗΣ & ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

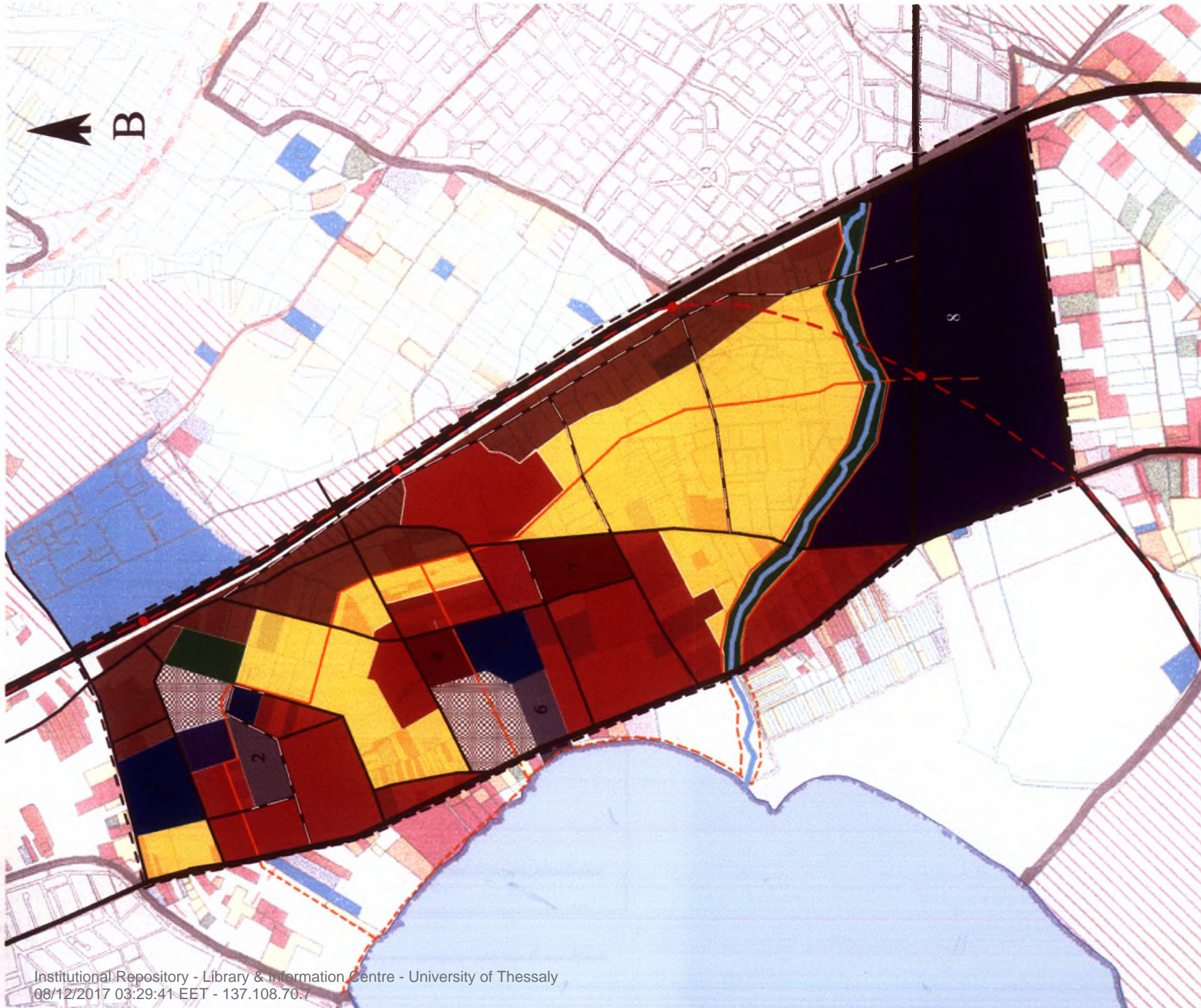
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

--- Όρια Περιοχής Μελέτης	Κύριο Οδικό Δίκτυο
—•— Προτεινόμενη Γραμμή ΜΕΤΡΟ	Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
~ Νέα Εγνατία	Προτεινόμενο Οδικό Δίκτυο
Θάλασσα	Χείμαρρος

Προτεινόμενη Κυριαρχούσα Χρήση	Συντελεστής Δόμησης
Μικτή Κατοικία	0,8
Δραστηριότητες Τριτογενούς Τομέα (δημόσιες υπηρεσίες, εμπόριο, τουρισμός, περίθαλψη, αναψυχή, πολιτισμός)	1
Επιχειρησιακό Πάρκο	1,2
Αθλητικές Εγκαταστάσεις	0,6
Χώροι Πρασίνου	
Πλατείες	

Αρτιότητα: 500τμ

Σημείωση: Τα χρώματα του υπομνήματος αφορούν μόνο στην περιοχή των πολεοδομικών παρεμβάσεων
και όχι στην περιβάλλουσα περιοχή.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧ/ΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: "Το Φαινόμενο της Διάχυτης Πόλης: Η Περίπτωση της Ανατολικής Περιαστικής Ζώνης Θεσσαλονίκης"

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Κυριακοπούλου Δήμητρα - Φωτεινή ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: Γοσποδινή Ασπα

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:15000

ΧΑΡΤΗΣ 4: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ (ΣΕΝΑΡΙΟ 1)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

--- Όρια Περιοχής Μελέτης	Κύριο Οδικό Δίκτυο
---●--- Προτεινόμενη Γραμμή ΜΕΤΡΟ	Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
Νέα Εγνατία	Προτεινόμενο Οδικό Δίκτυο
Θάλασσα - Χείμαρρος	Πεζόδρομος & Ποδηλατόδρομος

Προτεινόμενη Κυριαρχούσα Χρήση	Προτεινόμενες Ιδιαίτερες Χρήσεις
Μικτή Κατοικία	Πολιτισμός
Δραστηριότητες Τριτογενούς Τομέα	Τουρισμός - Αναψυχή
Επιχειρησιακό Πάρκο	Δημόσια Διοίκηση
Αθλητικές Εγκαταστάσεις	Αθλούπολη
Χώροι Πρασίνου	1 Εκθεσιακό Κέντρο
Πλατείες	2 Ξενοδοχείο
	3 Συνεδριακό Κέντρο
	4 Δημαρχείο
	5 Όπερα
	6 Αкваρίουμ
	7 Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
	8 Αθλούπολη

Σημείωση: Τα χρώματα του υπομνήματος αφορούν μόνο στην περιοχή των πολεοδομικών παρεμβάσεων και όχι στην περιβάλλουσα περιοχή.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

--- Όρια Περιοχής Μελέτης	~ Κύριο Οδικό Δίκτυο
-•- Προτεινόμενη Γραμμή ΜΕΤΡΟ	~ Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
~ Νέα Εγνατία	~ Προτεινόμενο Οδικό Δίκτυο
■ Θάλασσα - Χείμαρρος	~ Πεζόδρομος & Ποδηλατόδρομος

Προτεινόμενες Κυριαρχούσες Χρήσεις

■ Μικτή Κατοικία
■ Δραστηριότητας Τριτογενούς Τομέα
■ Επιχειρησιακό Πάρκο
■ Αθλητικές Εγκαταστάσεις
■ Χώροι Πρασίνου
■ Πλατείες

Προτεινόμενες Ιδιαίτερες Χρήσεις

■ Πολιτισμός
■ Τουρισμός - Αναψυχή
■ Δημόσια Διοίκηση
■ ΕΧΡΟ
1 Εκθεσιακό Κέντρο
2 Ξενοδοχείο
3 Συνεδριακό Κέντρο
4 Δημαρχείο
5 Όπερα
6 Αкваγίμπ
7 Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
8 ΕΧΡΟ

Σημείωση: Τα χρώματα του υπομνήματος αφορούν μόνο στην περιοχή των πολεοδομικών παρεμβάσεων και όχι στην περιβάλλουσα περιοχή.

Φωτογραφίες Περιοχής Μελέτης



CEDEFOP

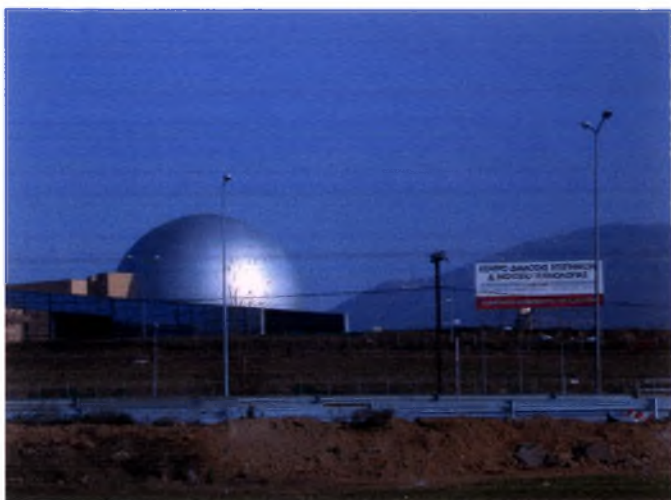


Φαρμακαποθήκη Στρούμσα



Πάρκο Υψηλής Τεχνολογίας
(Τεχνόπολη)





Κέντρο διάδοσης επιστημών
και μουσείο τεχνολογίας



Σχολές ΑΠΘ



Εθνικό Κέντρο Έρευνας και
Τεχνολογικής Ανάπτυξης



Γήπεδο ΠΑΟΚ



Γήπεδο 5x5



Γήπεδο στο χώρο του ΙΚΕΑ



Πίστα Kart



Θεματικό Πάρκο Magic Park



Εταιρία Σπαστικών
Βορείου Ελλάδος



Filkeram- Johnson



SIEMENS



Σοκολατοβιομηχανία ION



Ιατρικό Διαβαλκανικό Κέντρο



Kempinski Hotel Nikopolis



PRAKTIKER



METRO Cash & Carry



IKEA



Village Centers στο IKEA



Apollonia Politeia



Mediterranean Cosmos



FLORIDA



Μπάζα, σκουπίδια,
ρύπανση



Μίξη χρήσεων γης,
απροσδιόριστο τοπίο



μεγάλες επιγραφές,
διαφημίσεις, ταμπέλες
ευανάγνωστες όντας εν
κινήσει



αίσθηση σύγχυσης, χάους,
απροσανατολισμού



επιτοίχια συνθήματα,
σκουπίδια στους δρόμους



αντιπροσωπείες



εταιρίες



καταστήματα stock

Ελληνόγλωσση

Αίσωπος,Γ. & Σημαιοφορίδης,Γ. (2001): 'Η Σύγχρονη ελληνική πόλη' στο Γ.Αίσωπος & Γ.Σημαιοφορίδης, *ΜΕΤΑΠΟΛΙΣ 2001: η Σύγχρονη Ελληνική Πόλη*, Αθήνα: METAPOLIS PRESS, 28 – 61

Αίσωπος,Γ. (2001): 'Μετάλλαξη ταυτότητας', στο Γ.Αίσωπος & Γ. Σημαιοφορίδης, 2001, *η Σύγχρονη Ελληνική Πόλη*, ΜΕΤΑΠΟΛΙΣ 2001, Αθήνα: ΜΕΤΑΠΟΛΙΣ PRESS, 196 – 201

Αίσωπος,Γ. (2004): 'Η πρόκληση της διάχυτης πόλης'. *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 46, Περίοδος Β΄, Ιούλιος-Αύγουστος, 82-83

Αίσωπος,Γ. (2006): 'Διάχυτη Πόλη' στο Α. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος, *ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική (υπο έκδοση)

Ανανιάδου-Τζημοπούλου,Μ. (1992/1997): *Αρχιτεκτονική Τοπίου – Σχεδιασμός Αστικών Χώρων*. Α' Τόμος, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη. Αναφορά στη Β' Έκδοση

Αραβαντινός,Α (1997): *Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία

Γιαννακού,Αθ. & Καυκαλάς, Γρ. (1999/2004): 'Τάσεις Χωροθέτησης του Τριτογενούς Τομέα και η Ρύθμιση της Αστικής Ανάπτυξης: Μαθήματα από την Περίπτωση της Θεσσαλονίκης' στο Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος (1999): *Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ –Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg. Αναφορά στη Β' έκδοση, 93-115

Γοσποδίνη,Α. (1995): *Ιστορία Πόλης και Πολεοδομίας – Σημειώσεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 169-248

Γοσποδίνη,Α. (1998): *Πολεοδομία Ι: Αστικός Σχεδιασμός-Σημειώσεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Γοσποδίνη,Α. (2006): ‘Σκιαγραφώντας, Ερμηνεύοντας και Ταξινομώντας τα Νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης’ στο Α.Γοσποδίνη και Η.Μπεριάτος *ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ και η ελληνική πόλη*, Εκδόσεις Κριτική (υπό έκδοση)

Καυκαλάς,Γρ. (1999): *ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Μείωση της Μονοκεντρικότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και ο Ρόλος του Τριτογενούς Τομέα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη

Οικονόμου,Δ. (2002): *Χωροταξία Ι: Εισαγωγή στην Χωροταξική πολιτική – Σημειώσεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Πασχαλίδου,Μ. και Τσιαρτσιώνη,Θ. (2005): ‘Νέες Κεντρικότητες και το Φαινόμενο της Διάχυτης Πόλης: Ανάπλαση θαλάσσιου μετώπου στην Ανατολική Θεσσαλονίκη’, Βόλος

Τεχνογράφημα, 1/2/2006, τεύχος 302, ΤΕΕ/ΤΚΜ

Rem Koolhaas (2001): ‘Η Γενική Πόλη’ στο Γ.Αίσωπος & Γ.Σημαιοφορίδης, *ΜΕΤΑΠΟΛΙΣ 2001: η Σύγχρονη Ελληνική Πόλη*, Αθήνα: METAPOLIS PRESS, 252-265

Ξενόγλωσση

Fillion,P., Bunting,Tr. και Warriner,K., (1999): ‘The Entrenchment of Urban Dispersion: Residential Preferences and Location Patterns in the Dispersed City’, *Urban Studies*. 36 (8), 1317-1347

Foot, J. (2000): ‘The Urban periphery, myth and reality, Milan 1950-1990’, *City*, 4 (1), 7-26

Gallent,N., Shoard,M., Andersson,J., Oades,R. και Tudor,C. (2004): ‘England’s Urban Fringes: multi-functionality and planning’, *Local Environment*. 9 (3), 217-233

Gospodini, A. (2006): 'Portaying, Classifying and Understanding the emerging New Landscapes in the Postmodern City' (forthcoming)

Graham, St. και Guy, S. (2002): 'Digital Space meets Urban Place. Sociotechnologies of Urban Restructuring in Downtown San Francisco', *City*, 6 (3)

Graham, St. και Marvin, S. (2001): *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London: Routledge

Griffiths, J. (1994): 'The last frontier', *Planning Week*, 17 March

La Charte d' Athenes (1943): *L'Archeve d' Imprimer sur les Presses de l'Impremiere Andre Tournon*, Paris. Οι αναφορές γίνονται στην έκδοση του οίκου Kraus και Thomson Ltd (1979)

Lo, C.P., (1997): 'Dispersed Spatial Development: Hong Kong's new city form and its economic implications after 1997', *Cities*, 14 (5), 273-277

Lowe, M.S., 2000: 'Britain's Regional Shopping Centres: New Urban Forms?', *Urban Studies*, 37 (2), 261-274

Munoz, Fr. (2003): 'Lock living: Urban sprawl in Mediterranean cities', *Cities*, 20 (6), 381-385

Munro, D. (1995): *The Dictionary of the World*, Oxford University Press

Webber, M. (1998): 'The Joys of Spread City', *URBAN DESIGN International*, 3 (4), 201-206

Whitehand, J.W.R. & Morton, N.J. (2004): 'Urban Morphology and Planning: The case of fringe belts', *Cities*, 21 (4), 275-289

Zhu, J. (2001): 'Commercial Real Estate Capital in the Restructuring of Downtown Baltimore', *The Applied Regional Science Conference*, 13 (1), 73-81

Ηλεκτρονική

- <http://architettura.supereva.com/files/20020108> ενεργό την 26/8/2005
- <http://earth.google.com> ενεργό την 12/11/2005
- <http://images.search.yahoo.com/search/images?p=%22Epsom+Race+Course> ενεργό την 13/12/05
- <http://metrothessalonikis.cjb.net/> ενεργό την 8/1/2006
- http://spazioinwind.libero.it/wetland/La_citta_diffusa.htm, ενεργό την 10/11/2005
- <http://www.greenwichmeantime.com/timezone/europe/uk/england/county/kent/greenhithe/bluewater-shopping-centre/> ενεργό την 30/11/2005
- <http://www.aidan.co.uk/md/M60BookCover4X01.jpg> ενεργό την 22/1/2006
- <http://www.athinorama.gr/articles/default.asp?i=1520&c=mall> ενεργό την 12/1/2006
- <http://www.auth.gr/units/universityFarm.el.php3> ενεργό την 13/1/2006
- <http://www.engineering.gr/design/home/default.asp> ενεργό την 12/1/2006
- <http://www.ert.gr/aerialphoto/en/erga-biomixanies.asp> ενεργό την 28/12/2005
- <http://www.eyath.gr/2apoxeteysi.htm> ενεργό την 28/12/2005
- <http://www.gbairports.co.uk/photos/epsom.jpg> ενεργό την 22/1/2006
- http://www.geocases.co.uk/sample/urban_figure8.htm ενεργό την 13/12/05
- <http://www.geocases.co.uk/sample/urban2.htm> ενεργό την 13/12/05
- <http://www.hyper.gr/makthes/960613/60613g01.html> ενεργό την 28/12/2005
- <http://www.integer-software.co.uk/software-in-action/bluewater-shopping-centre.htm> ενεργό την 30/11/2005
- <http://www.lai.org/go/library/publications/Baltimore1.html>, ενεργό την 26/8/2005
- <http://www.lasvegastourism.com/shopping/fs1.gif> ενεργό την 28/12/2005
- <http://www.mediterraneancosmos.gr/mainsite/common/default.aspx> ενεργό την 12/1/2006
- http://www.micbinks.co.uk/chessington/chessington_frameset.htm ενεργό την 20/1/2006
- <http://www.provincia.venezia.it/coses/news/centri.html>, ενεργό την 26/8/2005
- <http://www.roadphotos.co.uk/Bluewater/> ενεργό την 30/11/2005
- http://www.thegogglesdonothing.com/photos/albums/lasvegas2005/caesars_lobby.jpg ενεργό την 28/12/2005
- <http://www.tmth.edu.gr/> ενεργό την 8/1/2006

- <http://www.tmth.edu.gr/docs/16scolor.pdf> ενεργό την 8/1/2006
- <http://www.tmth.edu.gr/el/museum.html> ενεργό την 8/1/2006
- http://www.vegas-online.de/images1/forum_shops_2_576.jpg ενεργό την 28/12/2005
- <http://www.webbaviation.co.uk/manchester/trafford-centre.jpg> ενεργό την 13/12/05
- www.agelioforos.gr/agelioforos.gr/archive/article.asp ενεργό την 24/1/2006
- www.area7.ch/area7/leggirub.asp, ενεργό την 26/8/2005
- www.cedefop.eu.int/inbrief.asp ενεργό την 28/12/2005
- www.dsmlano.it/html/Pressroom/2004/10/rep4_1022_citta-cambia-la-vita.htm (άρθρο “La città. Come cambia e come ci cambia la vita”) ενεργό την 26/8/2005
- www.economics.pomona.edu/cconrad/Monocent.pps , ενεργό την 5/11/05
- www.edmonds.uk.com/AEC/Merry%20Hill.htm ενεργό την 30/11/2005
- www.geocases.co.uk/sample/urban3.htm ενεργό την 13/12/05
- www.igmi.org/filepdf/indice/102.pdf (άρθρο “città diffuse”) ενεργό την 12/11/2005
- www.ikea.gr/stores/ ενεργό την 28/12/2005
- www.imerisia.gr/article.asp ενεργό την 24/1/2006
- www.in2.gr/depaggelmaties.php?id=4553 ενεργό την 12/1/2006
- www.iuav.edu/daest/attivita/ricerca/torres97.html, (Torres M., 1998, άρθρο “Gli spazi collettivi nella città diffusa”), ενεργό την 26/8/2005
- www.kavalanet.gr/enimerosi/news_static/ ενεργό την 24/1/2006
- www2.polito.it/ricerca/urbananalysis/conv/c_diff.html, ενεργό την 26/8/2005

Νομοθεσία:

Προεδρικό Διάταγμα της 6/ 17 Οκτωβρίου 1978 (ΦΕΚ 538Δ) ‘Περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ του έτους 1923 οικισμών

Προεδρικό Διάταγμα της 24/ 31 Μαΐου 1985 (ΦΕΚ 270Δ) ‘Τροποποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων, των κειμένων εκτός των ρυθμιστικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ του έτους 1923 οικισμών’

Νόμος 2508/97 (ΦΕΚ 124Α) ‘Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις’

Νόμος 2545/97 (ΦΕΚ 254Α) ‘Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές και άλλες διατάξεις’

Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος (2003): ‘Καθορισμός Χρήσεων Γης και Όρων και Περιορισμών Δόμησης στην Εκτός Σχεδίου και Εκτός Ορίων Οικισμών προ του 1923 Περιοχή της Περιαστικής Ζώνης Θεσσαλονίκης και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης’, Θεσσαλονίκη: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης

Συμπληρωματική Βιβλιογραφία:

Θεοδωράκη-Πατσή Τζ.(2003): ‘Νεο-παραδοσιακό Σχέδιο Οικισμού: Μετά τις Ανοικτές Πόλεις’, Τεχν. Χρον. Επιστ. Έκδ. ΤΕΕ, II, τεύχ. 1-2

Κουμπής,Τ. ‘Η πόλη και η μη-πόλη των Αθηνών’, www.paradigmata.gr/talkersgr.php

Atkinson, R.G., (2001): ‘Retail Vitality and Specialization in the Countryside: Implications for Small Towns and their Role within Regional Settlement Systems’, University of Waterloo

Batty,M., Chin,N. και Besussi.E., (2002): ‘State of the Art Review of Urban Sprawl Impacts and Measurement Techniques’ στο *SCATTER. Sprawling Cities And Transport: from Evaluation to Recommendations*. European Commission

Batty, M. (2001): ‘Polynucleated Urban Landscapes’, *Urban Studies*, 38(4), 635–655

Bolioli,T.P.,(1998): ‘The Population Dynamics Behind Sprawl’, B.A. Adelphi University

Bunting, Tr. (2004): 'Decentralization or recentralization? A question of household versus population enumeration, Canadian Metropolitan areas, 1971-1996', *Environment and Planning A*, 36, 127-147

Burton, I., (1963): "A Restatement of the Dispersed City Hypothesis" *Association of American Geographers*, 53, 285-289

Dura-Guimera, A. (2003): 'Population Deconcentration and Social Restructuring in Barcelona—a European Mediterranean city', *Cities* 20 (6), 387–394

Filion, P. (2001): 'Suburban mixed-use centres and urban dispersion: what difference do they make?', *Environment and Planning A*, 33 (1), 141 – 160

Goetz, E.G. (2004): 'Desegregation Lawsuits and Public Housing Dispersal', *Journal of the American Planning Association*, 70 (3), 282-299

Hutton, T.A. (2004): 'Post-industrialism, Post-modernism and the Reproduction of Vancouver's Central Area: Retheorising the 21st-century City', *Urban Studies*, 41(10), 1953–1982

Hubbard, P. (2003): 'A good night out? Multiplex Cinemas as Sites of Embodied Leisure', *Leisure Studies*, 22, 255–272

Kasanko, M., Barredo, J.I., Lavalle, C., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V. και Brezger, A. (2005): 'Are European cities becoming dispersed? A comparative analysis of 15 European urban areas', *European Commission, DG Joint Research Centre, Institute for Environment and Sustainability, Land Management Unit*

Kumar, A. (1990): 'Impact of Technological Developments on Urban Form and Travel Behaviour', *Regional Studies*, 24 (2), 137-148

Lehrer, U.A. (1994): 'Images of the periphery: the architecture of FlexSpace in Switzerland', *Environment and Planning D: Society and Space*, 12, 187 – 205

Mees,P. (2000): *A Very Public Solution: Transport in the Dispersed City*, Carlton: Melbourne University Press

Ott,T., (2001): 'From Concentration to Deconcentration - Migration Patterns in The Post-socialist City', *Cities* 18 (6), 403–412

Tsai, Y.H. (2005): 'Quantifying Urban Form: Compactness versus Sprawl', *Urban Studies*, 42 (1), 141–161

Vandersmissen, M.H., Villeneuve, P. και Theriault, M. (2003): 'Analyzing Changes in Urban Form and Commuting Time', *The Professional Geographer*, 55(4), 446–463



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000085648